

**GAMBARAN EFEKTIVITAS PENERAPAN *SAFETY TALK*
TERHADAP SOPIR TRUK TRONTON DI TERMINAL
PETIKEMAS PT PELINDO IV MAKASSAR**



SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar
Sarjana Kesehatan Masyarakat Program Studi Kesehatan
Masyarakat Pada Fakultas Kedokteran dan Ilmu
Kesehatan UIN Alauddin Makassar

Oleh:

WIWIN YULIANTI

NIM: 70200115020

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KEDOKTERAN DAN ILMU KESEHATAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR TAHUN 2021**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Mahasiswa yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wiwin Yulianti
NIM : 70200115020
Tempat/Tanggal Lahir : Bulukumba, 23 Juli 1997
Jurusan/Peminatan : Kesehatan Masyarakat/K3
Fakultas : Kedokteran dan Ilmu Kesehatan
Alamat : BTN Cita Alam Lestari C/9
Judul : Gambaran Efektivitas Terhadap Sopir Truk Tronton di Terminal Petikema PT Pelindo IV Makassar

Menyatakan dengan sesungguhnya dan penuh kesadaran, bahwa skripsi ini benar adalah hasil karya sendiri. Jika dikemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, plagiat, atau dibuat oleh orang lain, sebagian atau seluruhnya, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum.

Gowa, 16 Agustus 2021

Penyusun,

Wiwin Yulianti

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi yang berjudul “Gambaran Efektivitas Penerapan Safety Talk Terhadap Sopir Ttruk Tronton di Terminal Petikemas PT Pelindo IV Makassar” yang disusun oleh **Wiwini Yulianti** NIM 70200115020 Mahasiswa Jurusan Kesehatan Masyarakat Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, telah diuji dan dipertahankan dalam sidang skripsi yang diselenggarakan pada hari , dinyatakan telah diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat.

Samata-Gowa, 13 Agustus 2021

1442M

DEWAN PENGUJI

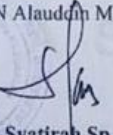
Ketua	: Dr. dr. Syatirah Sp.A., M.Kes	()
Sekretaris	: Sukfirtianty Syahrir, SKM., M.Kes	()
Pembimbing I	: Hasbi Ibrahim, SKM., M.Kes	()
Pembimbing II	: Syamsul Alam, SKM., M.Kes	()
Penguji I	: Dr. Fatmawaty Mallappiang, SKM., M.Kes	()
Penguji II	: Dr. H. A. Darussalam, M.Ag	()

Diketahui oleh:

Dekan Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan

UIN Alauddin Makassar




Dr. dr. Syatirah Sp.A., M.Kes

NIP. 19800701200604 2 002

KATA PENGANTAR



Assalamualikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT sumber dari segala ilmu yang telah banyak melimpahkan Rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan hasil penelitian ini dengan judul “*Gambaran Efektivitas Penerapan Safety Talk Terhadap Supir Truk Tronton di Terminal Petikemas PT. Pelindo IV Makassar*” guna untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan S1 pada jurusan Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar. Shalawat serta salam tak lupa kita kirimkan kepada baginda Muhammad SAW karena dialah yang menggulung tikar-tikar kebatilan dan menghamparkan permadani-permadani kedaian, menjadi sauri tauladan bagi umat manusia.

Penulis skripsi ini bertujuan untuk memenuhi sebagai syarat memperoleh gelar sarjana kesehatan masyarakat bagi mahasiswa program S1 pada program studi Kesehatan Masyarakat Kesehatan Dan Keselamatan Kerja. Dalam penulisan skripsi ini, penulis telah berikhtiar semaksimal mungkin agar dapat memenuhi ekspektasi dari beberapa belah pihak, namun penulis menyadari bahwa sesungguhnya kesempurnaan hanya milik Allah SWT sehingga masih banyak kekurangan dalam penulisan penelitian ini, oleh sebab itu penulis meminta maaf jika mengharapkan masukan dan kritikan yang baik dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Penulis menyampaikan terima kasih kepada kedua orang tua yang sangat saya cintai yang tak pernah berhenti memberi saya cinta dan kasih sayang, semangat, serta doa yang tidak henti-hentinya mengalir demi kelancaran dan kesuksesan dalam menyelesaikan skripsi. Serta banyak mengajarkan rasa tanggung jawab, menjadi orang yang kuat dan berani untuk menghadapi dunia.

Selesainya skripsi ini juga tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak, sehingga pada kesempatan ini penulis dengan segala kerendahan hati dan penuh rasa hormat mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan moril dan material secara langsung maupun tidak langsung kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini hingga selesai, terutama kepada yang saya hormati:

1. Prof Hamdan Juhannis., MA., PhD, selaku Rektor UIN Alauddin Makassar dan para Wakil Rektor I, II, dan III.
2. Dr. dr. Syatirah Jalaluddin, Sp.A., M. Kes, selaku Dekan Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar.
3. General Manajer Terminal Petikemas PT. Pelindo IV Makassar, beserta seluruh staf yang telah membantu saya dalam terselesaikannya penelitian.
4. Semua responden yang telah terlibat dalam penelitian ini yang telah bersedia meluangkan waktunya dan memberikan informasi-informasi yang penting sehingga memudahkan dalam penyusunan skripsi.
5. Hasbi Ibrahim., SKM., M.Kes dan Syamsul Alam., SKM., M.Kes yang telah menjadi sosok panutan saya serta telah membimbing penuh kesabaran dan

keikhlasan, senantiasa setia memberikan bimbingan, koreksi dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.

6. Dr. Fatmawaty Mallappiang., SKM., M.Kes dan Prof Dr.H.A. Darussalam., M.Ag selaku penguji kompetensi dan integrasi keislaman yang telah memberikan petunjuk dan koreksi dalam penyusunan skripsi ini.
7. Munawir Amansyah., SKM. M.Kes, selaku pembimbing Akademik terima kasih karena selama beberapa tahun yang tak hentinya memberikan arahan.
8. Bapak dan Ibu Dosen prodi Kesehatan Masyarakat Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar yang telah menyumbangkan ilmu pengetahuannya serta memotivasi untuk terus mengembangkan diri.
9. Seluruh Keluarga Besar Kesehatan Masyarakat 2015 (Covivera) dan teman-teman peminatan Kesehatan Dan Keselamatan Kerja. Terima kasih telah menjadi keluarga sekaligus pelengkap dalam mengarungi suka maupun duka dunia kemahasiswaan. Semoga sukses selalu menanugi kita semua.
10. Teman-teman yang selalu bersedia mendengar keluh kesah dan setia membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini Ainul Rauf, Anny Fadhillah, Andi Rini. Terimakasih telah menjadi sahabat terbaik untuk penulis dan selalu memberikan semangat serta dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
11. Dan kepada Muammar Umar terimakasih selalu setia kebersamaan dalam setiap keadaan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
12. Serta semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu. Semoga Allah SWT memberikan

balasan yang setimpal kepada semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Semoga penelitian ini dapat memberikan sumbangsih ilmu pengetahuan bagi seluruh pembaca, dan menjadi pemantik semangat bagi seluruh mahasiswa untuk terus berkarya dalam bidang penelitian.

Wassalam

Samata-Gowa, Juni 2021

Penulis

Wiwin Yulianti

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	ii
PENYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
ABSTRAK	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Definisi Operasional dan Kriteria Objektif	5
D. Kajian Pustaka	11
E. Tujuan Penelitian	12
F. Manfaat Penelitian	12
BAB II TINJAUAN TEORITIS	16
A. Efektivitas	16
1. Pengertian Efektivitas	16
2. Safety Talk	22
3. Landasan Hukum Safety Talk	23
4. Tujuan dan Manfaat Safety Talk	24
5. Jenis Safety Talk	26
6. Pengertian Supir Truk Tronton	28
7. Jenis Truk Tronton	29
8. Kerangka Teori.....	31

9. Kerangka Konseptual	32
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	33
A. Jenis dan Lokasi Penelitian	33
B. Pendekatan Penelitian dan Rancangan Penelitian	33
C. Populasi, Sampel dan Teknik Pengambilan Sampel	34
D. Metode Pengumpulan Data	36
E. Instrumen Penelitian	37
F. Penyajian Data	38
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	39
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	39
B. Hasil Penelitian	40
C. Pembahasan	52
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	59
DAFTAR PUSTAKA	61
LAMPIRAN	62

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Penelitian Terdahulu.....	5
Tabel 2.1 Jenis-Jenis Mobil Angkutan dan Daya Angkut Mobil.....	25
Tabel.4.1 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Usia Responden di PT Pelindo IV Petikemas Makassar.....	36
Tabel.4.2 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Lama Bekerja di PT Pelindo IV Petikemas Makassar.....	37
Tabel.4.4 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Integrasi di PT Pelindo IV Petikemas Makassar.....	38
Tabel.4.5 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Adaptasi di Pelindo IV Petikemas Makassar.....	41

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Lembar Kuesioner
Lampiran 2	Dokumentasi Penelitian
Lampiran 3	Surat Izin Penelitian
Lampiran 4	Kode Etik Penelitian
Lampiran 5	Surat Keterangan Selesai Meneliti
Lampiran 6	Riwayat Hidup Peneliti

ABSTRAK

Nama : Wiwin Yulianti

Nim : 70200115020

**Judul : Gambaran Efektivitas Penerapan *Safety Talk*
Terhadap Sopir Truk Tronton di Terminal Petikemas PT
Pelindo IV Makassar**

Safety talk adalah komunikasi antara *Supervisor/Foreman/Site Engineer* dengan pekerja/karyawan/krunya untuk menyampaikan hal-hal spesifik yang berhubungan dengan KKLK (Kesehatan Keselamatan Lingkungan Kerja). Tujuan penelitian ini untuk mengetahui gambaran efektivitas atau keberhasilan. Jenis penelitian yang digunakan peneliti yaitu Kuantitatif analitik observasional yang menyangkut bagaimana faktor risiko dipelajari dengan menggunakan pendekatan *Cross sectional*.

Hasil penelitian menunjukkan Efektivitas *Safety Talk* Terhadap Frekuensi, efektif terlaksana dengan persentase 172.8% Efektivitas *Safety Talk* Terhadap Integrasi kurang efektif dengan persentase 42.6%. Efektivitas *Safety Talk* Terhadap Integrasi kurang efektif dengan persentase 42.6% dan adaptasi *safety talk* efektif terlaksana dengan persentase 93.8%.

Kesimpulan penelitian ini adalah efektivitas *safety talk* terhadap frekuensi memiliki kategori baik begitupun adaptasi hal ini dikarenakan masa kerja supir truk yang berada di atas 10 tahun sehingga mereka sudah hafal dan paham keamanan dan keselamatan saat berada di area petikemas.

Kata Kunci : Efektivitas, Penerapan, *Safety Talk*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan era globalisasi yang pesat menggiring banyak perusahaan untuk terus melakukan pengembangan pembangunan diberbagai bidang. Perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya selalu menginginkan keberhasilan baik berupa hasil produksinya maupun hasil layanannya. Untuk menunjang keberhasilan tersebut maka diperlukan tempat kerja yang sehat dan selamat sehingga tidak terjadi kecelakaan. Untuk itu harus diketahui risiko-risiko yang dapat menimbulkan kecelakaan dan berusaha mengatasinya sehingga tercapai kondisi perusahaan tanpa kecelakaan atau zero accident (Djati, 2006).

Kecelakaan adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Kecelakaan dapat dibagi menjadi kecelakaan umum dan kecelakaan akibat kerja. Dalam hal ini yang akan dibahas adalah kecelakaan akibat kerja, yaitu kecelakaan yang berhubungan dengan kerja di perusahaan. Hubungan kerja di sini dapat berarti bahwa kecelakaan dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan. Penyebab kecelakaan kerja dapat dibagi dua, yaitu : kondisi tidak aman (*Unsafe condition*) dan tindakan tidak aman.

Kondisi tidak aman dapat dijelaskan bahwa dalam pelaksanaan kegiatan kerja dalam pelaksanaan kegiatan pekerja di lingkungan kerja seharusnya mematuhi aturan dari industrial hygiene yang mengatur agar kondisi tempat kerja aman dan sehat. Tindakan tidak aman, menurut penelitian hampir 85 % kecelakaan terjadi disebabkan faktor manusia yang melakukan tindakan tidak aman. Tindakan tidak aman dapat disebabkan oleh karena tidak tahu, yang bersangkutan tidak mengetahui bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman dan tidak tahu bahaya-bahaya yang ada karena tidak mampu atau tidak bisa, yang bersangkutan telah mengetahui cara kerja yang aman, bahaya-bahaya yang ada tetapi karena belum mampu, kurang terampil dia melakukan kesalahan karena

tidak mau, walaupun telah mengetahui dengan jelas cara kerja dan peraturan-peraturannya serta yang bersangkutan dapat melaksanakannya tetapi karena tidak mau melaksanakan, maka terjadi kecelakaan, misalnya tidak mau memakai alat keselamatan atau melepas alat pengaman (Djati, 2006).yakni Allah berfirman dalam QS An Nisa:79

مَا أَصَابَكَ مِنْ حَسَنَةٍ فَمِنَ اللَّهِ وَمَا أَصَابَكَ مِنْ سَيِّئَةٍ فَمِنْ نَفْسِكَ وَأَرْسَلْنَاكَ لِلنَّاسِ رَسُولًا وَكَفَى بِاللَّهِ شَهِيدًا. (سورة النساء : ٧٩)

Artinya:

Kebajikan apapun yang kamu peroleh adalah dari sisi Allah dan keburukan apapun yang menimpamu itu dari kesalahan dirimu sendiri.Kami mengutusmu (Muhammad) menjadi Rasul kepada manusia. Dan cukuplah Allah yang menjadi saksi

Ayat ini menjelaskan tentang bahwa apapun yang datang kepada kita berupa kebaikan yang kita terima, datangnya dari Allah sebagai amuagrah sedangkan apa yang kita terima berupa kejelekan (semisal petaka) datangnya dari diri sendiri, sebagai konsekuensi atas dosa yang telah diperbuat. Bahwasanya baginda nabi Muhammad SAW diutus sebagai Rosul kepada umat manusia untuk bertaqwa.

Menurut data ILO(2013) tercatat 2,34 juta orang di dunia meninggal dunia akibat kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Sekitar 321.000 akibat kerja dan 2,02 juta penyakit akibat kerja. Kecelakaan kerja merupakan suatu musibah yang tidak diinginkan atau diharapkan yang selalu mengintai. Kecelakaan kerja tidak terjadi secara kebetulan, melainkan ada penyebabnya. Penyebab kecelakaan kerja dibagi menjadi lima golongan yaitu faktor manusia, faktor lingkungan, mekanis, pemeliharaan lingkungan dan standar kerja yang kurang memadai (Suma'mur, 2009). Hal ini terlihat sepele namun akan sangat berarti jika terjadi barulah kita menyadari perlunya sebuah alat yang dapat membantu dan meminimalkan terjadinya kecelakaan di jalan raya maupun di lokasi proyek.

Berbagai upaya dilakukan untuk meningkatkan aspek Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3). Salah satunya adalah dengan upaya Safety Promotion dalam bentuk komunikasi K3. PP 50 tahun 2012, menyebutkan bahwa komunikasi K3 merupakan bagian dari kegiatan pendukung untuk pencegahan kecelakaan kerja. Berbagai contoh upaya Safety Promotion adalah safety sign, safety induction, dan safety talk (Primadana, 2012). Safety talk merupakan salah satu sarana penunjang dalam upaya mencegah terjadinya bahaya ditempat kerja. Menurut UU no 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja pasal 14 poin bahwa pengurus wajib memasang dalam tempat kerja yang dipimpinnya, semua gambar keselamatan kerja yang diwajibkan dan semua bahan pembinaan lainnya, salah satunya dengan penerapan *Safety talk*.

Hal ini diperkuat dari Hasil penelitian (Sari, 2015) “Efektivitas komunikasi *Safety Talk* sebagai pemenuhan informasi K3 bagi karyawan PT. Multikom, menunjukkan Program *Safety Talk* yang dilakukan sebelum bekerja sangat efektif dalam memenuhi kebutuhan karyawan dalam informasi mengenai K3 dan membangun kesadaran para karyawan untuk mengutamakan safety untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

Berdasarkan data BPS (2013) menyatakan bahwa jumlah kecelakaan di Indonesia dari tahun ke tahun semakin meningkat dalam periode tahun 2007-2016. Dimana jumlah kecelakaan kerja pada tahun 2007=83.174 kasus ; tahun 2008=94.736; tahun 2009=96.314; tahun 2010=98.711; tahun 2011=99.491; tahun 2012=103.283; tahun 2013=103.283; tahun 2014=129.911; tahun 2015=105.182 dan tahun 2016=110.285 kasus kecelakaan kerja.

Tingginya frekuensi kecelakaan yang terjadi rentang tahun 2007-2016 menunjukkan pentingnya penerapan K3 pada karyawan dan kepatuhan karyawan pada K3 yang diterapkan. Selain upaya pelaksanaan program K3, terdapat faktor lain yang dapat mempengaruhi tingkat kecelakaan ditempat kerja, yaitu perilaku tidak aman dari pekerja. Salah satu perilaku tidak aman pekerja yang berisiko tinggi terhadap terjadinya kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja adalah ketidakpatuhan dalam penggunaan alat pelindung diri (APD).

Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) diatur dalam UU no 1 tahun 1970 pasal 14 yang menyebutkan bahwa pengurus wajib menyediakan secara percuma, semua Alat Pelindung Diri yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada dibawah pimpinannya dan menyediakan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut, disertai dengan petunjuk yang diperlukan menurut petunjuk pegawai pengawas atau ahli keselamatan kerja.

Menurut UU no 1 tahun 1970 pasal 15 ayat 2 menyatakan bahwa tenaga kerja yang melanggar peraturan tentang keselamatan kerja akan mendapatkan ancaman pidana atas pelanggaran peraturannya dengan hukuman kurungan paling lama 3 (tiga) bulan dan denda paling besar Rp.100.000,- (seratus ribu rupiah). Walaupun telah diatur mengenai himbauan dan sanksi pelanggaran mengenai penggunaan APD pada kenyataanya masih banyak tenaga kerja yang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) ketika bekerja. Menurut Sari (2013) Penelitian di Petrokimia Gresik mengemukakan bahwa 20,7% tenaga kerja berperilaku kadang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) ketika bekerja.

Berdasarkan pada uraian diatas, peneliti memilih untuk melakukan penelitian di dengan judul ” Gambaran efektivitas penerapan *Safety talk* terhadap sopir truk dan tronton di terminal Petikemas PT Pelindo IV Makassar”.

B. Rumusan Masalah

Permasalahan pada penelitian ini adalah “Gambaran Efektivitas Penerapan *Safety Talk* Terhadap Sopir Truk Tronton di Terminal Petikemas PT Pelindo IV Makassar?”

C. Definisi Operasional

Definisi operasional untuk masing-masing variable yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional untuk mengetahui seberapa jauh informasi yang disampaikan kepada pekerja terkait aturan kerja, keamanan dalam bekerja,

keselamatan dalam bekerja dan APD yang harus digunakan sebelum pekerja melakukan aktifitasnya.

1. Efektivitas *safety talk* adalah informasi terkait jalur lintas dalam TPM, jadwal operasional mobil truk tronton dan APD yang harus digunakan kepada pekerja sebelum beraktifitas di TPM.

Kriteria objektif

Tercapai apabila : Supir mobil jalur lintas dalam TPM sesuai jadwal operasional

Tidak tercapai apabila : Supir mobil keluar dari jalur lintas dalam TPM dan melintas sesuai jadwal operasional

2. Pencapaian tujuan *safety talk* adalah tercapainya informasi terkait *safety talk* pada pekeja sebelum beraktifitas di TPM.

Kriteria objektif

Tercapai apabila : Mendapat informasi terkait *safety talk* pada pekeja sebelum beraktifitas di TPM

Tidak tercapai apabila : Tidak mendapat informasi terkait *safety talk* pada pekeja sebelum beraktifitas di TPM

3. Integrasi *safety talk* adalah penyesuaian pada pekerja terkait dengan infromasi yang didapatkan lewat *safety talk*

Kriteria objektif

Tercapai apabila : Pekerja mengikuti arahan dalam safety talk

Tidak tercapai apabila : Pekerja tidak mengikuti arahan dalam *safety talk*

4. Adaptasi *safety talk* adalah pemberian aba-aba kepada supir ketika mengoperasikan truk trnton dijalan raya, ketika memasuki terminal petikemas maupun dalam area parkir.

Kriteria objektif

Tercapai apabila : Supir mengikuti aba-aba ketika berada dijalan maupun dalam area parkir

Tidak tercapai apabila : supir tidak mengikuti aba-aba ketika berada dijalan maupun dalam area parkir

D. Kajian Pustaka

Tabel 1.1. Penelitian Terdahulu

No	Peneliti/Tahun	Judul penelitian	Metode penelitian	Variabel penelitian	Hasil
1	Hayu Astiningsih, Bina Kurniawan, Suroto, 2018	Hubungan penerapan program k3 terhadap kepatuhan Penggunaan APD pada pekerja konstruksi di Pembangunan gedung parkir bandara ahmad yani Semarang	Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan desain penelitian <i>Cross Sectional</i>	Variabel dependen : Variabel independen :	Hasil uji hipotesis diperoleh p-value sebesar 0,024 ($<0,05$) yang berarti H_0 ditolak. Kesimpulan dari hasil penelitian ini yaitu ada hubungan antara penerapan program inspeksi dengan kepatuhan penggunaan APD pada pekerja konstruksi di Pembangunan Gedung Parkir Bandara Ahmad Yani Semarang.
2	Yohanes Kurniawan, Bina Kurniawan, Ekawati, 2018	Hubungan pengetahuan, kelelahan kerja, fisik, postur tubuh, saat bekerja dan sikap penggunaan APD dengan kejadian kecelakaan kerja.	Penelitian ini merupakan penelitian analitik observasional dengan menggunakan studi <i>Crosssectional</i> .	Variabel dependen : Variabel independen :	Hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan ($p = 0,014$), kelelahan ($p = 0,003$), fisik beban kerja ($p = 0,000$), postur kerja ($p = 0,000$), dan sikap dalam menggunakan APD ($p = 0,016$) dengan kecelakaan kerja pada aktivitas penanganan manual di Pupuk BaggingSatuan. Pengusaha harus memberikan pembicaraan keselamatan untuk

					meningkatkan pengetahuan pekerjakeselamatan dan kesehatan kerja untuk mengenali potensi bahaya dan risikoyang ada di tempat kerja.
3	Nurhuda Destari, Baju Widjasena, Ida Wahyuni, 2017	Analisis Implementasi Promosi K3 Dalam Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Di Pt X (Proyek Pembangunan Gedung Y Semarang)	Teknik pengambilan sampel dilakukan dengan Menggunakan Teknik <i>Purposive Sampling</i> .	Variabel dependen : Variabel independen :	PT X proyek pembangunan gedung Y sudah memiliki petugas K3 yaitu terdiri dari satu orang koordinator K3 dan dua orang staff K3. Pembagian tugas dan wewenang sudah dilaksanakan oleh koordinator K3. Petugas K3 yang sudah mendapat pelatihan K3 hanya satu orang. Pelaksanaan promosi K3 sudah dilakukan pengawasan oleh Kepala Bagian Produksi selaku pimpinan yang selalu berada di proyek.

4	Pujiani Pertiwi, 2016.	Hubungan antara perilaku keselamatan dan kesehatan Kerja (k3) dengan kejadian kecelakaan kerja pada Pekerja di pt aneka adhilogam karya Ceper klaten.	Metode penelitian ini menggunakan rancangan survei analitik dengan pendekatan <i>Cross sectional</i> .	Variabel dependen : Variabel independen :	Hasil penelitian menunjukkan bahwa 45,7% pekerja berperilaku tidak aman dan 67,4% menunjukkan frekuensi kejadian kecelakaan kerja tinggi. Hasil uji statistik menunjukkan tidak ada hubungan yang signifikan ($p \text{ value } 0,201 \geq 0,05$) antara perilaku keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja di PT Aneka Adhilogam Karya, Ceper Klaten. Berdasarkan penelitian ini budaya keselamatan di perusahaan dapat mencegah kejadian kecelakaan kerja.
5	Youlan Septiani, Baju Widjasena, Ida Wahyuni, 2016	Analisis Kompetensi <i>safety communication</i> Petugas keselamatan dan kesehatan kerja (K3) Konstruksi PT. X Kota Semarang.	Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif.	Variabel dependen : Variabel independen :	Hasil penelitian menunjukkan bahwa Petugas K3L PT.X Kota Semarang telah memenuhi 3 dari 5 atau 60% kriteria unjuk kerja dalam elemen kompetensi melaksanakan komunikasi dua arah yang efektif dalam rangka pelaksanaan K3 di tempat kerja. Petugas K3L PT.X Kota Semarang belum memenuhi semua kriteria unjuk kerja dalam

					<p>elemen kompetensi mengomunikasikan sistem manajemen K3 perusahaan kepada pihak-pihak terkait.</p>
--	--	--	--	--	--

E. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui efektivitas penerapan *Safety talk* terhadap sopir truk sopir tronton di Terminal Petikemas PT. Pelindo IV Makassar.

2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui pencapaian tujuan efektivitas *Safety talk* terhadap sopir truk tronton di Terminal Petikemas PT. Pelindo IV Makassar.
- b. Untuk mengetahui integrasi *Safety talk* terhadap sopir truk tronton di Terminal Petikemas PT. Pelindo IV Makassar.
- c. Untuk mengetahui adaptasi *Safety talk* terhadap sopir truk tronton di Terminal Petikemas PT. Pelindo IV Makassar.

3. Manfaat Penelitian

a. Bagi Perusahaan

Diharapkan penelitian ini dapat berguna sebagai masukan atau informasi pentingya *Safety talk* di Terminal Petikemas PT Pelindo IV Makassar.

b. Bagi Masyarakat

Diharapkan penelitian ini dapat berguna sebagai masukan atau informasi bagi tamu agar senantiasa memperhatikan *Safety talk* di Terminal Petikemas PT. Pelindo IV Makassar.

c. Bagi Peneliti

Diharapkan penelitian ini dapat menambah pengetahuan bagi mahasiswa dan dapat menjadi tambahan referensi dan informasi bagi peneliti selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN TEORITIS

A. Efektivitas

Efektivitas adalah kemampuan untuk menentukan tujuan yang memadai atau dengan pendapat Drucker efektivitas adalah melakukan sesuatu yang tepat (James, 1996). Efektivitas merupakan pengetahuan tentang hubungan antara hasil nyata dengan hasil yang diharapkan. Beberapa pakar menjelaskan tentang efektivitas antara lain yang dikemukakan oleh Sumanth (1985: 6) bahwa efektivitas adalah seberapa baik tujuan yang dapat dicapai, merupakan prestasi yang dicapai dibandingkan dengan yang mungkin dicapai, dengan tetap mempertahankan mutu. Selanjutnya Stoner (1995: 3) menjelaskan efektivitas adalah konsep yang luas mencakup berbagai faktor di dalam maupun di luar organisasi yang berhubungan dengan tingkat keberhasilan organisasi dalam usaha untuk mencapai tujuan atau sasaran organisasi.

Dapat dikatakan bahwa efektivitas organisasi adalah tingkat keberhasilan organisasi dalam usaha untuk mencapai tujuan atau sasarannya, suatu tingkat kemampuan organisasi dalam menentukan sasaran yang tepat atau melakukan pekerjaan yang benar. Suatu organisasi dapat dikatakan efektif dalam mencapai tujuan pada umumnya memiliki 4 syarat yaitu: (1) pimpinan puncak memberikan ruang gerak yang fleksibel kepada manajer, (2) manajer memiliki wewenang yang sesuai dengan tanggung jawabnya, (3) pekerja mendapat imbalan layak, dan (4) strukturnya sederhana. Selain itu, suatu organisasi dapat dikatakan efektif dalam mencapai tujuannya jika didukung oleh beberapa faktor berikut ini :

1. Peningkatan kemampuan SDM: meningkatkan loyalitas, memperbaiki perilaku etis, desentralisasi, mengelola konflik budaya dan konflik kepentingan.
2. Perbaikan metode kerja: riset ilmu
3. Kecukupan modal kerja: meningkatkan modal permanen

4. Penyesuaian sasaran kerja
5. Peningkatan produktivitas: memperbesar output dan reduksi biaya, manajemen mutu terpadu, dan mengadakan rekayasa ulang.

Pada hakikatnya, keefektifan organisasi adalah kecepatan dan ketepatan mencapai tujuan yang dapat diuraikan sebagai berikut (Darsono, 2011):

1. Jika tujuan suatu organisasi adalah meningkatkan produktivitas, maka cara untuk mencapai tujuan itu adalah sumber daya manusia potensial.
2. Jika tujuan suatu organisasi adalah meningkatkan potensi sumber daya manusia, maka cara untuk mencapai tujuan itu adalah adanya pendidikan dan pelatihan.
3. Jika tujuan suatu organisasi adalah tersedia input, maka cara untuk mencapai tujuan itu adalah tersedianya informasi yang canggih.
4. Jika tujuan suatu organisasi adalah meningkatkan stabilitas, maka cara untuk mencapai tujuan itu adalah manajemen harus adaptif terhadap perubahan lingkungan.

Berdasarkan penjelasan di atas, efektivitas adalah ukuran berhasil tidaknya suatu organisasi mencapai tujuannya. Efektivitas tidak menyatakan tentang seberapa besar biaya yang dikeluarkan untuk mencapai tujuan tersebut. Suatu organisasi sektor publik dapat dikatakan efektif apabila organisasi tersebut dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan (Mardiasmo, 2009). Jadi secara matematis, efektivitas dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Efektivitas} = \frac{\text{capaian kerja}}{\text{Target}} \times 100\%$$

Tingkat efektivitas dapat dilihat dan dinilai dari hasil yang telah dicapai apabila output atau hasil yang dicapai sesuai atau mencapai target sasaran yang telah ditentukan sebelumnya, maka hal itu dapat dikatakan efektif. Namun sebaliknya dapat dikatakan tidak efektif apabila hasil yang didapat tidak sesuai dengan target sasaran yang telah ditentukan. Untuk itu diperlukan suatu

indikator atau ukuran untuk melihat tingkat efektivitas. Ukuran efektivitas bermacam-macam, antara lain :

Menurut pendapat David Krech, Richard S. Cruthfied dan Egerton L. Ballachey dalam Danim (2012 : 119 – 120) menyebutkan indikator efektivitas sebagai berikut :

1. Jumlah hasil yang dapat dikeluarkan Hasil tersebut berupa kuantitas atau bentuk fisik dari organisasi, program atau kegiatan. Hasil dimaksud dapat dilihat dari perbandingan (ratio) antara masukan (input) dengan keluaran (output), usaha dengan hasil, persentase pencapaian program kerja dan sebagainya.

2. Tingkat kepuasan yang diperoleh

Ukuran dalam efektivitas ini dapat kuantitatif (berdasarkan pada jumlah atau banyaknya) dan dapat kualitatif (berdasarkan pada mutu).

3. Produk kreatif

Penciptaan hubungan kondisi yang kondusif dengan dunia kerja, yang nantinya dapat menumbuhkan kreatifitas dan kemampuan.

4. Intensitas yang akan dicapai

Memiliki ketaatan yang tinggi dalam suatu tingkatan intens sesuatu, dimana adanya rasa saling memiliki dengan kadar yang tinggi.

Pendapat di atas dijelaskan bahwa ukuran efektivitas harus dilihat dari perbandingan antara masukan dan keluaran, tingkat kepuasan yang diperoleh, Penciptaan hubungan kerja yang kondusif serta adanya rasa saling memiliki yang tinggi. Rasa memiliki yang tinggi tersebut bukan berarti berlebihan. Makmur (2011:7-9) mengungkapkan indikator efektivitas dilihat dari beberapa segi kriteria efektivitas, sebagai berikut :

1. Ketepatan waktu

Waktu adalah sesuatu yang dapat menentukan keberhasilan sesuatu kegiatan yang dilakukan dalam sebuah organisasi tapi juga dapat berakibat terhadap

kegagalan suatu aktivitas organisasi. Penggunaan waktu yang tepat akan menciptakan efektivitas pencapaian tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

2. Ketepatan perhitungan biaya

Berkaitan dengan ketepatan dalam pemanfaatan biaya, dalam arti tidak mengalami kekurangan juga sebaliknya tidak mengalami kelebihan pembiayaan sampai suatu kegiatan dapat dilaksanakan dan diselesaikan dengan baik. Ketepatan dalam menetapkan satuan-satuan biaya merupakan bagian daripada efektivitas.

3. Ketepatan dalam pengukuran

Dengan ketepatan ukuran sebagaimana yang telah ditetapkan sebelumnya sebenarnya merupakan gambaran daripada efektivitas kegiatan yang menjadi tanggung jawab dalam sebuah organisasi.

4. Ketepatan dalam menentukan pilihan.

Menentukan pilihan bukanlah suatu persoalan yang gampang dan juga bukan hanya tebakan tetapi melalui suatu proses, sehingga dapat menemukan yang terbaik diantara yang baik atau yang terjujur diantara yang jujur atau kedua-duanya yang terbaik dan terjujur diantara yang baik dan jujur.

5. Ketepatan berpikir

Ketepatan berfikir akan melahirkan keefektifan sehingga kesuksesan yang senantiasa diharapkan itu dalam melakukan suatu bentuk kerjasama dapat memberikan hasil yang maksimal.

6. Ketepatan dalam melakukan perintah.

Keberhasilan aktivitas suatu organisasi sangat banyak dipengaruhi oleh kemampuan seorang pemimpin, salah satunya kemampuan memberikan perintah yang jelas dan mudah dipahami oleh bawahan. Jika perintah yang diberikan tidak dapat dimengeri dan dipahami maka akan mengalami kegagalan yang akan merugikan organisasi.

7. Ketepatan dalam menentukan tujuan

Ketepatan dalam menentukan tujuan merupakan aktivitas organisasi untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Tujuan yang ditetapkan secara tepat akan sangat menunjang efektivitas pelaksanaan kegiatan terutama yang berorientasi kepada jangka panjang.

8. Ketepatan ketepatan sasaran

Penentuan sasaran yang tepat baik yang ditetapkan secara individu maupun secara organisasi sangat menentukan keberhasilan aktivitas organisasi. Demikian pula sebaliknya, jika sasaran yang ditetapkan itu kurang tepat, maka akan menghambat pelaksanaan berbagai kegiatan itu sendiri.

Berdasarkan uraian indikator efektivitas oleh Makmur di atas intinya dapat dilihat bahwa efektivitas merupakan suatu pengukuran dalam tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya dengan menggunakan ukuran-ukuran ketepatan efektivitas dimana suatu target atau sasaran dapat tercapai sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Sedangkan Richard M. Steers dalam Tangkilisan (2005) mengungkapkan ada 3 indikator dalam efektivitas. Ia mengatakan indikator efektivitas sebagai berikut :

1. Pencapaian tujuan

Pencapaian tujuan adalah keseluruhan upaya pencapaian tujuan harus dipandang sebagai suatu proses. Oleh karena itu, agar pencapaian tujuan akhir semakin terjamin, diperlukan pentahapan, baik dalam arti pentahapan pencapaian bagian-bagiannya maupun pentahapan dalam arti periodisasinya. Pencapaian tujuan terdiri dari 2 sub-indikator, yaitu: kurun waktu dan sasaran yang merupakan target kongkret.

2. Integrasi

Integrasi yaitu pengukuran terhadap tingkat kemampuan suatu organisasi untuk mengadakan sosialisasi atau komunikasi dan pengembangan konsensus. Integrasi menyangkut proses sosialisasi.

3. Adaptasi

Adaptasi adalah kemampuan organisasi untuk menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Berkaitan dengan kesesuaian pelaksanaan program dengan keadaan di lapangan.

Berdasarkan beberapa indikator efektivitas yang diungkapkan menurut beberapa ahli diatas, bahwa teori yang cocok digunakan dalam penelitian ini adalah indikator efektivitas menurut Richard M. Steers. Alasan peneliti menggunakan teori ini adalah karena keseluruhan indikator efektivitas dalam teori ini sesuai dengan fokus penelitian yang peneliti lakukan yaitu fokus pembangunan jalan Lapen dibandingkan dengan teori-teori lain yang peneliti jabarkan pada skripsi ini dimana peneliti nilai lebih cocok apabila digunakan untuk mengukur efektivitas pelaksanaan *safety talk* secara umum atau keseluruhan.

5. Integrasi Keislaman tentang Efisiensi dan Efektivitas

Efisiensi dan efektivitas sangat penting adanya bagi pelaksanaan manajemen (Planning, Organizing, Actuating, Controlling, Evaluation). Apabila salah satu dari prinsip-prinsip dan fungsi manajemen itu tidak berjalan maka manajemen itu tidak akan berjalan dengan baik, karena salah satu hal yang penting untuk menjalankan manajemen yang efektif dan efisien yakni berjalannya Seperti dijelaskan dalam ayat al-Quran mengenai efektif dan efisien, yakni Allah berfirman dalam QS Al-Kahf/18: 103-104 (tentang efektivitas) prinsip serta fungsi dari manajemen itu sendiri.

قُلْ هَلْ نُنَبِّئُكُمْ بِالْأَخْسَرِينَ أَعْمَالًا الَّذِينَ ضَلَّ سَعْيُهُمْ فِي الْحَيَاةِ الدُّنْيَا وَهُمْ

يَحْسَبُونَ أَنَّهُمْ يُحْسِنُونَ صُنْعًا

Terjemahnya :

Katakanlah: Apakah akan kami beritahukan kepadamu tentang orang-orang yang paling merugi perbuatannya? Yaitu orang-orang yang telah sia-sia

perbuatannya dalam kehidupan dunia ini, sedangkan mereka menyangka bahwa mereka berbuat sebaik-baiknya. (Kementerian Agama RI, 2010).

Ayat ini melanjutkan kecaman kepada orang-orang kafir yang mempertuhankan atau meminta bantuan kepada selain Allah SWT. dengan menyangka hal tersebut akan menyelamatkan mereka. Ayat ini juga berarti melanjutkan kecaman atas sangka keliru itu dengan memerintahkan Nabi Muhammad SAW. menyampaikan kepada mereka bahwa: Wahai Nabi mulia, katakanlah kepada orang-orang kafir itu, “Apakah kamu mau mendengarkan kalau Kami beritahukan kepada kamu tentang orang-orang yang paling merugi perbuatannya, yakni hanya meraih kelelahan tanpa ganjaran, bahkan masuk ke neraka?” Yaitu orang-orang yang telah sia-sia perbuatannya dalam kehidupan dunia ini akibat kekufuran dan ketiadaan iman kepada Allah Yang Maha Esa sedangkan mereka selalu menyangka bahwa mereka terus-menerus berbuat sebaik-baiknya (Shihab, 2002).

Setiap usaha seharusnya menghasilkan keuntungan ukhrawi dan akan lebih baik lagi jika keuntungan duniawi bergabung dengan ukhrawi, dan tentu saja jika keuntungan ini tidak diraih, modal akan sia-sia, paling tidak modal waktu dan tenaga. Kehilangan tersebut dinamai oleh ayat ini dan ayat lain dengan dhalla/sesat karena usaha mereka tidak menemukan atau mencapai target. Seseorang boleh jadi tidak mencapai target itu karena ketiadaan pengalaman dan latihan, atau kekeliruan menemukan jalan, atau faktor apa pun. Selama yang bersangkutan sadar tentang kekeliruan dan kekurangan yang mengakibatkan kerugian tersebut, ini diharapkan masih dapat diperbaiki, walau kerugian yang sudah terjadi. Tetapi jika yang bersangkutan tidak menyadari kerugiannya, bahkan merasa telah berbuat sebaik mungkin atau merasa telah beruntung, pastilah bukan sekadar orang yang merugi, tetapi orang yang paling rugi (Shihab, 2002).

B. *SafetyTalk*

Safety talk merupakan salah satu penerapan sistem manajemen K3 upaya pencegahan dan pengendalian kecelakaan yang mengakibatkan cedera atau kerugian materi di tempat kerja. Dimana *Safety Talk* pengendalian kecelakaan kerja yang dilakukan dengan pendekatan manusia secara manusia dikarenakan 85% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia dengan tindakan tidak aman. Maka untuk meningkatkan kesadaran dan kepedulian mengenai K3 dilakukan dengan pendekatan Program Komunikasi K3 yaitu Penerapan *Safety Talk* di tempat kerja.

Safety talk adalah suatu cara untuk mengingatkan kepada pekerja bahwa Keselamatan dan kesehatan sangat penting dalam pekerjaan. *Safety talk* merupakan suatu pembicaraan keselamatan termasuk menangani masalah tertentu di suatu tempat pekerjaan. Melalui *Safety talk* memberitahu pekerja tentang Prosedur, peralatan dan bahan yang dilakukan pada saat bekerja. Durasi waktu untuk melakukan Safety Talk membutuhkan waktu lima menit

Safety talk adalah pertemuan yang dilakukan rutin yang dilakukan antara karyawan atau pekerja dan supervisor/HSE untuk membicarakan hal-hal mengenai K3. *Safety Talk* cara untuk melindungi karyawan atau pekerja cidera selain itu safety talk salah satu sarana penunjang dalam upaya mencegah terjadinya bahaya di tempat kerja, serta berbagai masalah pekerjaan dapat di diskusikan untuk kemudian diterapkan dan di praktekkan di lapangan *Safety talk* merupakan salah satu sarana penunjang dalam upaya mencegah terjadinya bahaya ditempat kerja, serta berbagai masalah pekerjaan dapat kita diskusikan (secara teoritis), untuk kemudian dapat diterapkan dan dipraktekan hasil dari diskusi tersebut dilapangan, dengan *Safety talk* dapat pula meningkatkan pengetahuan pekerja terhadap pekerjaan yang yang dihadapi dan bahayanya serta penanggulangannya.

Safety talk adalah komunikasi antara *Supervisor/Foreman/Site Engineer* dengan pekerja/karyawan/krunya untuk menyampaikan hal-hal spesifik yang berhubungan dengan KKKL (Kesehatan Keselamatan Lingkungan Kerja).

1. Landasan Hukum *Safety Talk*

Safety talk ini sebenarnya adalah wajib sesuai dengan UU No. 1 Tahun 1970, Bab V tentang pembinaan pada pasal 9 ayat 1 dan 2 yang menyatakan bahwa:

- a. Pengurus diwajibkan menunjukan dan menjelaskan pada tiap tenaga kerja baru tentang: Kondisi-kondisi dan bahaya-bahaya serta yang dapat timbul dalam tempat kerjanya. Semua pengamanan dan alat-alat perlindungan yang diharuskan dalam tempat kerjanya. Alat-alat perlindungan diri bagi tenaga kerja yang bersangkutan; Cara-cara dan sikap yang aman dalam melaksanakan pekerjaannya.
- b. Pengurus hanya dapat memperkerjakan tenaga kerja yang bersangkutan setelah ia yakin bahwa tenaga kerja tersebut telah memahami syarat-syarat tersebut diatas.

Sehingga secara jelas diketahui bahwa *Safety talk* adalah sebuah penjelasan dan pengarahan tentang K3 yang berkaitan dengan potensi bahaya, pengendalian bahaya, alat pelindung diri (APD) yang diwajibkan, tanggap darurat, dan tata cara penyelamatan pada kegiatan operasional perusahaan. Induksi ini dilakukan pada tempat tertentu sesuai dengan jumlah peserta dan materi yang disampaikan pun alangkah baiknya menggunakan alat bantu untuk memudahkan transfer materi yang disampaikan, misalnya: poster K3, Brosur, Power Point dan Audio visual.

2. Tujuan *Safety talk*

Tujuan dari Penerapan *Safety talk* yaitu rangkaian aktivitas berbicara pada sebuah tim kerja yang biasanya dilakukan sebelum aktivitas kerja dimulai dimana tujuannya adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko

pada pekerjaan yang akan dilakukannya. Kegiatan ini merupakan salah satu sarana penunjang dari sekian banyak metode yang ada dalam upaya pencegahan kecelakaan dan mengingatkan karyawan atau pekerja akan potensi bahaya di tempat kerja dan membantu karyawan/pekerja untuk mengenali bahaya tersebut.

3. Manfaat *Safety Talk*

a. Meningkatkan pengetahuan pekerjaan yang kita hadapi dan bahayanya serta penanggulangannya. Semakin banyak kita melaksanakan tugas/pekerjaan dan tanggung jawab yang diberikan maka membuat kita semakin berpengalaman pula bahkan bisa makin familiar dengan tugas dan tanggung jawab tersebut , sehingga kita semakin mengerti dengan keadaan lingkungan tempat bekerja dan akan dengan cepat pula mengatasinya bila terjadi problem atau keadaan darurat

b. Meningkatkan pengetahuan tentang prosedur kerja. Dari pengalaman pengalaman selama ini semakin kita sering melakukan pekerjaan yang sama sehingga kita menjadi terbiasa dan membuat kita semakin menguasai pekerjaan itu, tetapi dilain pihak menjadikan kita terlena dengan kemampuan itu, dikarenakan kita sudah terbiasa melakukannya terkadang menjadikan kita lalai, gegabah dan sembrono dengan yang namanya prosedur kerja, akibatnya bisa fatal terhadap peralatan maupun manusianya. Apabila kita bekerja menggunakan prosedur kita sudah terlindungi bila terjadi hal-hal yang tidak kita inginkan karena yang akan bertanggung jawab adalah yang menyiapkan, memeriksa dan mengesahkan prosedur tersebut

c. Meningkatkan pengetahuan kita terhadap alat-alat pelindung diri. Setiap pekerja mempunyai tanggung jawab yang sama untuk bekerja yang aman dan selamat pada dasarnya kita semua mengerti bahaya-bahaya yang mungkin timbul ditempat area kerja kita masing-masing dan alat-alat pelindung diri apa saja yang harus kita pakai. Perusahaan telah menyediakan dan mencukupi perlengkapan dan kelengkapan alat pelindung diri, diharapkan dapat dipergunakan secara baik dan tepat.

d. Meningkatkan kemampuan kita berkomunikasi. Didalam safety talk ini tanpa sadar kita juga belajar berkomunikasi, kapan kita harus mendengarkan, kapan kita harus mengutarakan pendapat, tidak memotong pembicaraan saat orang lain mengutarakan pendapatnya efeknya bisa saja orang tersebut tersinggung, terutama bila kita sedang bekerja, komunikasi memegang peranan sangat penting. Apabila kita menerima atau memberi perintah yang tidak jelas atau salah akibatnya bisa fatal.

e. Meningkatkan level kompetensi pekerja karena pada saat safety talk tersebut dibicarakan hal-hal baru, metode baru atau bahkan prosedur baru dalam suatu pekerjaan. Dengan pengetahuan baru atau pembaruan cara kerja maka skill pekerja bertambah.

4. Jenis *Safety talk*

Selanjutnya yang biasa menjadi mispersepsi oleh sebagian orang adalah, *Safety talk* ini hanya diberikan untuk pekerja baru saja. Namun, tidak begitu adanya, pernyataan tersebut tidak lah salah namun kurang tepat. Kurang tepatnya dimana? Untuk memahami hal tersebut kita bahas jenis *safety talk*.

a. Induksi umum

Penjelasan dan pengarahan tentang K3 yang bersifat umum, yang diberikan kepada karyawan baru atau karyawan yang kembali setelah 6 bulan atau lebih meninggalkan kegiatan atau setelah pulang dari masa cuti. Loh, kok pekerja selepas masa cuti juga diberikan induksi? Jawabannya untuk merefresh kembali ingatan pekerja tentang K3 dan memberitahu jika ada perubahan dari lingkungan kerja (Perubahan akses kendaraan, muster poin dan sebagainya yang dapat menjadi bahaya bagi pekerja).

b. Induksi Lokal/Local *Safety talk*

Penjelasan dan pengarahan tentang K3 yang bersifat khusus/spesifik yang diberikan kepada karyawan baru yang telah mengikuti Induksi Umum dan karyawan mutasi/pindahan dalam perusahaan yang sama. Induksi ini dilakukan secara spesifik (sesuai departemen yang akan dimasuki oleh pekerja baru) dalam artian departemen terkait yang melakukan induksi kepada calon pekerja/anggotanya.

c. Induksi Tamu

Penjelasan dan pengarahan tentang K3 secara singkat yang diberikan khusus untuk tamu atau pengunjung yang akan memasuki area operasional perusahaan. Induksi ini jelas berbeda dengan induksi yang diberikan oleh pekerja, poin yang disampaikan minimal tentang gambaran umum perusahaan, kebijakan perusahaan tentang K3, kewajiban tamu selama berada di lingkungan pekerjaan, tempat berkumpul bila ada kebakaran dan fasilitas lainnya.

d. Induksi Ulang

Pengarahan dan penjelasan tentang K3 yang diberikan kepada karyawan yang melakukan penyimpangan prosedur dan atau kurang paham terhadap aspek K3 selama melaksanakan tugasnya.

Sehingga sangat jelas, yang diberikan *Safety talk* tidak hanya pekerja baru saja tetapi juga tamu/pengunjung, pekerja yang akan masuk didepartemen terkait, pekerja selepas masa cutinya dan pekerja yang melanggar aturan K3 atau pekerja yang dinilai belum cukup pengetahunnya terhadap prosedur keselamatan dan kesehatan kerja di suatu perusahaan. Jenis safety talk perlu kita pahami untuk mengetahui *Safety talk* yang tepat.

5. Isi dari *Safety Talk*

Secara umum aspek tentang lingkungan kerja mencakup:

- a. Memahami penggunaan pakaian pelindung diri yang diperlukan
- b. Kesadaran dan pemahaman lokasi kerja di mana pekerjaan melibatkan paparan elemen cuaca

- c. Kesadaran terhadap paparan personil untuk panas yang ekstrim dan kelembaban, debu, asap, kebisingan dan miskin atau tidak ada ventilasi
- d. Kesadaran pencahayaan yang memadai di tempat kerja.
- e. Kesadaran dan pemahaman penanganan Hazardous Substances di lokasi kerja.
- f. Kesadaran dan pemahaman Material Safety Data Sheet;
- g. Kesadaran untuk Pengendalian Pencemaran Lingkungan
- h. Kesadaran untuk menjaga kebersihan mereka selama di area kerja

C. SupirTruk

1. Pengertian Supir

Supir (pengemudi) atau bahasa Inggrisnya driver adalah orang yang mengemudikan kendaraan baik kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor seperti pada bendi/dokar disebut juga sebagai kusir, pengemudi becak sebagai tukang becak. Pengemudi mobil disebut juga sebagai sopir, sedangkan pengemudi sepeda motor disebut juga sebagai pengendara (KBBI). Didalam mengemudikan kendaraan seorang pengemudi diwajibkan untuk mengikuti tata cara berlalu lintas. Seorang yang telah mengikuti ujian dan lulus ujian teori dan praktik mengemudi akan dikeluarkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Kewajiban pengemudi di atur dalam UULAJ (Undang-undang lalu lintas dan angkutan jasa) BAB VII, pasal 23 ayat (1), tentang dan sekitar lalu lintas yaitu :

- a. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar, yaitu tanpa dipengaruhi keadaan sakit, atau meminum sesuatu yang mengandung alkohol, atau obat bius sehingga mempengaruhi kemampuannya dalam mengemudikan kendaraannya.

- b. Menutamakan keselamatan pejalan kaki.
- c. Menunjukkan STNK, SIM, atau tanda bukti lain.
- d. Mematuhi rambu lalu lintas dan marka jalan.

2. *Jenis Truk Tronton*

Pada penggolongan mobil barang yang sudah ditentukan oleh peraturan daerah untuk menjaga keamanan dalam lalu lintas dan angkutan jalan, merupakan aturan beban kendaraan harus sesuai kemampuan jalan. Oleh karena itu perlu adanya pengawasan agar para sopir angkutan barang menurunkan beban muatannya sesuai aturan lalu lintas yang berlaku. Adapun jenis-jenis mobil angkutan barang dan daya angkut mobil dapat dilihat dari tabel 2.1.

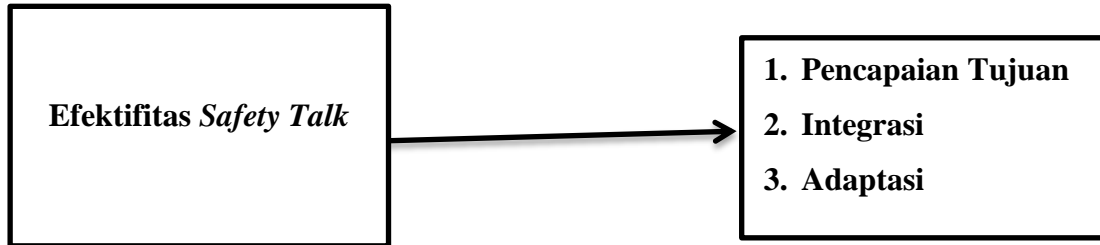
Tabel 2.1 Jenis-jenis Mobil Angkutan dan Daya Angkut Mobil

Konfigurasi Sumbu	Jumlah Sumbu	Jenis Kendaraan	JBI Kelas II	JBI Kelas III
1-1	2	Truk engkel	12	12
1-2	2	Truk besar	16	14
1-2.2	3	Truk tronton	22	20
1-2-2-2	3	Truk gandeng	36	30
1.1-2.2	4	Truk 4 sumbu	30	26
1 - 2 - 2.2	4	Truk Tempel	34	28
1 - 2.2 - 2.2	5	Truk Tempel	40	32
1-2.2 - 2.2.2	6	Truk Tempel	43	40

Berdasarkan tabel diatas yang dimaksud dengan konfigurasi sumbu 1-1 berarti memiliki sumbu 2 dengan jenis mobil truk engkel yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diijinkan 12 ton pada jalan kelas II and 12 ton pada jalan kelas III, konfigurasi sumbu 1-2 berarti meliki sumbu 2 dengan jenis mobil truk besar yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diijinkan 16 ton pada jalan kelas II dan 14 ton pada kelas III, konfigurasi sumbu 1-2.2 berarti memiliki

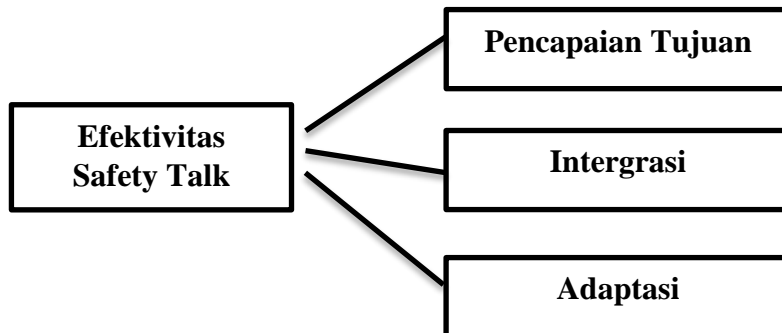
sumbu 3 dengan jenis mobil truk tronton yang boleh bermuatan dengan jumlah yang diijinkan 22 ton pada jalan kelas II dan 20 ton pada jalan kelas III, konfigurasi sumbu 1-2-2-2 berarti memiliki sumbu 3 dengan jenis mobil truk gandeng yang boleh bermuatan dengan jumlah yang diijinkan 36 ton pada jalan kelas II dan 30 ton pada jalan kelas III, konfigurasi sumbu 1.1-2.2 berarti memiliki 4 sumbu dengan jenis mobil truk 4 sumbu yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diijinkan 30 ton pada jalan kelas II dan 26 ton pada jalan kelas III, konfigurasi sumbu 1-2-2.2 berarti memiliki sumbu 4 dengan jenis mobil truk temple yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diijinkan 34 ton pada jalan kelas II dan 28 ton pada jalan kelas III, konfigurasi sumbu 1-2.2-2.2 berarti memiliki sumbu 5 dengan jenis truk tempel yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diijinkan 40 ton pada jalan kelas II dan 32 ton pada jalan kelas III, konfigurasi sumbu 1-2.2-2.2.2 berarti memiliki sumbu 6 dengan jenis truk tempel yang boleh bermuatan dengan jumlah berat yang diijinkan 43 ton pada jalan kelas II dan 40 ton pada jalan kelas III. Itulah jenis-jenis mobil yang banyak terdapat dijalanan pada umumnya yang dipakai untuk mengangkut barang-barang untuk dikirim ke daerah lain.

D. Kerangka Teori



Sumber : Modifikasi dari Richard M. Steers

E. Kerangka Konsep



BAB III

METODE PENELITIAN

A. *Jenis dan Lokasi Penelitian*

1. Jenis penelitian

Jenis penelitian yang digunakan peneliti yaitu Kuantitatif analitik observasional yang menyangkut bagaimana faktor risiko dipelajari dengan menggunakan pendekatan *Cross sectional*. *Cross sectional* merupakan penelitian yang menilai secara simultan pada suatu waktu untuk mencari hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Observasi dilakukan hanya sekali pada setiap subjek penelitian dengan melakukan pengukuran status karakter atau variabel. Subjek penelitian tidak harus diperiksa pada hari atau waktu yang bersamaan, penelitian ini juga dapat dinamakan penelitian transversal (Notoatmodjo, 2013: 37-38).

B. *Tempat dan Waktu Penelitian*

1. Tempat Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan di Terminal Petikemas PT Pelindo IV Makassar.

2. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Wilayah Kerja Terminal Petikemas PT Pelindo IV Makassar pada bulan Januari-Februari 2020

C. *Populasi dan Sampel*

1. Populasi

Populasi merupakan keseluruhan objek atau subjek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat tertentu berkaitan dengan masalah penelitian. Populasi juga dapat didefinisikan sebagai keseluruhan unit atau individu dalam ruang lingkup yang akan diteliti. Populasi adalah supir mobil truk tronton di

Terminal Petikemas PT Pelindo IV Makassar selama 1 pekan sebanyak 1273 orang supir aktif .

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang memiliki ciri-ciri atau keadaan tertentu yang akan diteliti. Sampel responden sesuai rumus perhitungan sampel minimal. Teknik pengambilan sampel menggunakan *Purposive sampling* yaitu responden yang merupakan supir mobil truk tronton di Terminal Petikemas PT Pelindo IV Makassar. Pengambilan sampel yang digunakan oleh penulis menggunakan rumus Slovin dengan tingkat kesalahan 5% sebagai berikut

$$n = 1 + \frac{N}{1 + N (e^2)}$$

n : Jumlah sampel

N : Jumlah populasi

e : Batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)

$$n = 1 + \frac{1273}{1 + 1273 (0.1^2)}$$

$$n = 1 + \frac{1273}{2,973}$$

$$n = 560,0528 \text{ (560 dibulatkan)}$$

a. Kriteria inklusi

Kriteria atau standar yang ditetapkan sebelum penelitian atau penalaan dilakukan. Adapun kriteria inklusi dari sampel penelitian ini adalah :

1. Berusia rentang 22 tahun sampai 35 tahun.
2. Lama usia kerja minimal satu tahun.

b. Kriteria Eksklusi

Kriteria eksklusi adalah kriteria pengecualian atau kriteria yang tidak masuk dalam kategori sampel penelitian. Adapun kriteria dari sampel penelitian ini adalah:

1. Supir yang berusia di bawah 22 tahun atau diatas 35 tahun

2. Memiliki pengalaman kerja kurang dari satu tahun semenjak penelitian ini dilakukan.

D. Sumber Data

Jenis dan sumber data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Penelitian ini menggunakan sumber data primer dan data sekunder.

1. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari responden. Dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner yang berupa pernyataan kepada responden terkait masalah penerapan *safety talk*.
2. Data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti dari berbagai sumber yang telah ada. Data sekunder penelitian ini diperoleh dari dokumen di Terminal Petikemas PT Pelindo IV Makassar.

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Pengolahan data

Data primer dan data sekunder yang telah diperoleh melalui proses pengolahan data dengan menggunakan program *Excel* yang mencakup kegiatan-kegiatan sebagai berikut :

- a. *Editing*, penyuntingan data yang dilakukan untuk menghindari kesalahan atau kemungkinan adanya kuesioner yang belum terisi.
- b. *Coding*, pemberian kode dan *scoring* pada tiap jawaban untuk memudahkan proses entry data.
- c. *Entry*, data setelah proses coding dilakukan pemasukan data ke computer
- d. *Cleaning*, sebelum analisis data dilakukan pengecekan dan perbaikan data terhadap semua data yang telah masuk.
- e. *Tabulating*, dilakukan dengan membuat tabel distribusi frekuensi dan tabel silang. Tabel silang meliputi analisis variabel independen dengan variabel dependen. Setelah dilakukan pengolahan data dilakukan penyajian data,

penyajian data disajikan dalam bentuk tabel dan penjelasan tabel kedalam narasi.

2. Analisis Data

a. Analisis univariat

Analisis univariat dilakukan untuk mendeskripsikan karakteristik responden dan disajikan dalam bentuk tabel atau grafik untuk mengetahui proporsi masing-masing variabel.

F. Penyajian data

Data yang telah diolah kemudian dianalisis lebih lanjut dan disajikan dalam bentuk tabel yaitu dalam bentuk tabel sederhana/tabel frekuensi (*one-way tabulation*) untuk analisis univariat.

G. Menghitung Efektifitas Penerapan Safety talk

Perhitungan efektifitas penerapan safety didasarkan pada jumlah MAN Hours (Depnakers, 1995) pada setiap perusahaan. Dimana Man Hours adalah jam kerja untuk orang, jika makin besar jumlahnya menggambarkan semakin baik kinerja K3 suatu perusahaan, oleh Pemerintah Cq.

Selanjutnya untuk memperoleh kriteria penerapan penerapan safety talk maka peneliti menentukan terlebih dahulu jumlah penerapan safety talk berdasarkan kriteria perusahaan:

- a) Perusahaan kecil atau perusahaan dengan tingkat resiko rendah harus menerapkan sebanyak 64 kriteria.
- b) Perusahaan sedang atau perusahaan dengan tingkat resiko menengah harus menerapkan sebanyak 122 kriteria
- c) Perusahaan besar atau perusahaan dengan tingkat resiko tinggi harus menerapkan sebanyak 166 kriteria.

Setelah diketahui perusahaan merupakan perusahaan kecil, sedang atau besar, maka akan diketahui jumlah kriteria yang diterapkan dalam safety talk. Selanjutnya untuk melihat efektifitas penerapannya digunakan perhitungan MAN Hours dari depnakers. Berikut cara menghitung Man Hours :

Versi Ketentuan Depnaker:

Jumlah karyawan X 50 minggu X 40 jam

Perhitungan jam kerja dibuat/dilaporkan oleh Biro SDM setiap bulan ke Biro IK-3, dengan memperhitungkan jumlah karyawan, status Reguler/Shift, jumlah rata-rata jam kerja, ditambah jam lembur dan dikurangi Absensi (cuti, Sakit Dll) maka akan diperoleh total jam kerja yang selanjutnya akan di kategorikan berdasarkan pencapaian hasil menggunakan kriteria berikut:

Pencapaian hasil :

1. 0-59% dilakukan tindakan hukum.
2. 60-84% diberikan reword Bendera Perak & Sertifikat.
3. 85-100% diberikan reword Bendera Emas & Sertifikat.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Penelitian

1. Profil Perusahaan

PT. Pelindo IV Makassar merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang pengelolaan pelabuhan laut. Pada tahun 1983 sejalan dengan kebijakan tatanan kepelabuhan nasional yaitu pemerintah menetapkan adanya 4 (empat) pintu gerbang perdagangan luar negeri nasional, maka dilakukan merger 8 Badan Usaha PN. Pelabuhan menjadi 4 (empat) Badan Usaha yang berstatus Perusahaan Umum (Perum), salah satu diantaranya adalah Perum Pelabuhan IV.

Perum Pelabuhan IV merupakan hasil merger PN. Pelabuhan V (sebagian), VI, VII, dan VIII, ditambah dengan 6 (enam) pelabuhan yang tidak diusahakan di Propinsi Irian Jaya, yang pendiriannya didasarkan pada Peraturan Pemerintah (PP) No.17 Tahun 1983 dan PP.No.7 Tahun 1985. Selanjutnya pada tahun 1992, berdasarkan PP. 59 tahun 1991 status Badan Usaha Perum dialihkan menjadi Persero yaitu menjadi PT. Pelabuhan Indonesia IV yang dikuatkan dengan Anggaran Dasar Perusahaan yang pengesahannya melalui Akta Notaris Imas Fatimah, SH No. 7 Tanggal 11 Desember 1992. PT. Pelindo IV Makassar memiliki modal besar Rp.1.400.000.000.000,- dan modal disetor sebesar Rp 350.625.000.000,-.

PT Pelindo IV Makassar juga memiliki jaringan kantor sebanyak 19 kantor cabang, 3 unit pelayanan kepelabuhan (UPk), 1 terminal petikemas dan 5 kawasan. Kantor pusat PT. Pelindo IV Makassar terletak di Jl. Soekarno no.1 Makassar Sulsel (90173). Kantor perwakilan terletak di gedung wisma antara Lt.7, suite 701B Jl. Medan Merdeka Selatan no.17 Jakarta Pusat.

2. Sejarah Singkat Perusahaan Pendirian

PT. Pelabuhan Indonesia IV tidak terlepas dengan sejarah mengenai kebijakan sistem pengelolaan pelabuhan laut di Indonesia. Sebelum tahun 1983 pengelolaan pelabuhan laut yang diusahakan yang dilaksanakan oleh 8 Badan Usaha berbentuk Perusahaan Negara yaitu PN. Pelabuhan I-VIII. Pada tahun 1983 sejalan dengan kebijakan tatanan kepelabuhanan nasional yaitu pemerintah menetapkan adanya 4 (empat) pintu gerbang perdagangan luar negeri nasional, maka dilakukan merger 8 Badan Usaha PN. Pelabuhan menjadi 4 (empat) Badan Usaha yang berstatus Perusahaan Umum (Perum), salah satu diantaranya adalah Perum Pelabuhan IV. Perum Pelabuhan IV merupakan hasil merger PN. Pelabuhan V (sebagian), VI, VII, dan VIII, ditambah dengan 6 (enam) pelabuhan yang tidak diusahakan di Propinsi Irian Jaya, yang pendiriannya didasarkan pada Peraturan Pemerintah (PP) No.17 Tahun 1983 dan PP.No.7 Tahun 1985.

Pada tahun 1992, berdasarkan PP.59 tahun 1991 status Badan Usaha Perum dialihkan menjadi Persero yaitu menjadi PT. Pelabuhan Indonesia IV yang dikuatkan dengan Anggaran Dasar Perusahaan yang pengesahan melalui Akta Notaris Imas Fatimah, SH. No 7 tanggal 1 Desember 1992.

3. Visi dan Misi Budaya Persoran

a. Visi

Menjadi perusahaan jasa kepelabuhanan berstandar internasional yang nasional yang mandiri, sehat dan menjamin keseimbangan sistem transportasi.

b. Misi

- a) Mengembangkan usaha yang dapat memberikan keuntungan optimal bagi pemegang saham.
- b) Mendorong percepatan pengembangan wilayah Pelindo IV.
- c) Memberikan pelayanan jasa yang berkualitas, tepat waktu dengan tarif yang layak.
- d) Mengembangkan kompetensi, komitmen dan meningkatkan kesejahteraan sumberdaya manusia.

c. Penilaian Perusahaan

- a) Profesionalisme
- b) Kerjasama Tim
- c) Kreativitas
- d) Kejujuran
- e) Integritas
- f) Inovatif
- g) Keterbukaan

d. Budaya Perseroan

Budaya perseroan adalah tata nilai yang dipahami dan diterapkan oleh seluruh Insan Perseroan PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemmas Makassar dalam menjalankan tugas dan profesinya serta interaksi keseharian. Perseroan mempunyai keyakinan, sebagai Perseroan yang memberikan pelayanan jasa kepelabuhanan, akan berusaha menjaga kualitas pelayanan dan

perlu senantiasa mengembangkan sikap mental, perilaku, serta pola pikir yang inovatif dan kreatif sesuai dengan budaya Perseroan.

B. Hasil Penelitian

1. Karakteristik Responden

a. Umur

Umur merupakan faktor yang mempengaruhi seseorang produktif atau tidak produktif. Untuk mengetahui umur responden dapat dilihat dalam table berikut.

Tabel 4.1.
Distribusi Frekuensi Berdasarkan Usia Responden Di PT. Pelindo IV
Petikemas Makassar

Usia	Frekuensi (n)	Persentase (%)
20-25 tahun	280	50
26-35 tahun	280	50
Total	560	100

Sumber Data :Data Primer Tahun 2021

Berdasarkan karakteristik umur responden pada tabel 4.1 tersebut bahwa responden yang berumur antara 20-25 tahun sebanyak 280 orang (50%) sedangkan responden yang berumur 26-35 tahun sebanyak 280 orang (50%). Berdasarkan karakteristik responden berumur 20-25 tahun merupakan usia produktif. Dimana penduduk usia 20-35 tahun dapat bekerja, dan berkontribusi secara aktif dalam ekonomi. Sedangkan penduduk usia non produktif adalah

penduduk dengan usia di bawah 15 tahun atau di atas 64 tahun, yang umumnya belum bisa atau sudah tidak dapat bekerja.

b. Lama Bekerja

Pengalaman usaha tani sangat mempengaruhi tani dalam menjalankan usaha tani atau lama usaha tani yang berbeda-beda. Karakteristik responden berdasarkan jumlah tanggungan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.2.
Distribusi Frekuensi Berdasarkan Lama Bekerja
Di PT. Pelindo IV Petikemas Makassar

Usia	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Kurang dari 15 tahun	252	45.0
Lebihdari 15 tahun	273	48.8
Dibawah 5 Tahun	35	6.3
Total	580	100

Sumber Data :Data Primer Tahun 2021

Berdasarkan pada table bahwa dapat diketahui bahwa lama bekerja supir kurang dari 15 tahun sebanyak 252 responden atau 45%. Sedangkan untuk yang lebih dari 15 tahun sebanyak 273 responden atau 48.8%. Untuk responden paling sedikit yaitu dibawah 5 tahun sebanyak 35 responden atau 6.3%. Dengan pengalaman yang cukup lama dan pemahaman supir akan berkembang dan hal tersebut merupakan keterampilan dan keahlian sehingga penerapan safety talk dipahami dengan baik dan efektif.

C. AnalisisUnivariat

1. Deskripsi Pencapaian Tujuan Safety Talk

Pencapaian tujuan Safety Talk adalah tercapainya informasi terkait safety talk pada pekeja sebelum beraktifitas di TPM. Adapun tanggapan responden

yang merupakan supir truk tronton terhadap efektivitas penerapan safety talk diuraikan pada tabel berikut ini:

Tabel 4.3
Frekuensi Berdasarkan Pencapaian Tujuan
Di PT. Pelindo IV Petikemas Makassar

	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
1	Waktu yang digunakan cukup untuk menjelaskan materi K3L	Tidak setuju	17	3
		Cukup setuju	354	63.2
		Setuju	189	33.8
		Total	560	100
2	Pemateri safety talk mampu menyampaikan materi-materi K3L dengan baik	Tidak setuju	16	2.9
		Cukup setuju	414	73.9
		Setuju	130	23.2
		Total	560	100
3	Alat atau media yang digunakan untuk penyampaian materi safety talk sudah efektif dan mudah diterima	Tidak setuju	6	1.1
		Cukup setuju	451	80.5
		Setuju	103	18.4
		Total	560	100
4	mengikuti safety talk, saya memahami materi yang disampaikan	Tidak setuju	73	13
		Cukup setuju	118	21.1
		Setuju	108	19.3
		Sangat Setuju	261	46.6
		Total	560	100
5	mengikuti safety talk, saya memahami prinsip untuk mencegah terjadinya kecelakaan dalam bekerja	Sangat tidak setuju	10	1.8
		Cukup setuju	172	30.7
		Setuju	135	24.1
		Sangat Setuju	243	43.4
		Total	560	100

	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
6	mengikuti safety talk, saya berkomitmen untuk bersama-sama mencegah terjadinya kecelakaan kerja	Sangat tidak setuju	9	1.6
		Cukup setuju	16	2.9
		Setuju	103	18.4
		Sangat Setuju	432	77.1
		Total	560	100
	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
7	Materi yang disampaikan di safety talk sangat berguna dan bermanfaat baik untuk aktifitas/ perkerjaan	Sangat tidak setuju	90	16.1
		Tidak setuju	171	30.5
		Cukup setuju	45	8
		Setuju	60	10.7
		Sangat Setuju	194	34.6
		Total	560	100
	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
8	Penyampaian materi Safety talk, saya dapat memahami penggunaan alat safety talk dengan mudah	Sangat tidak setuju	7	1.3
		Tidak setuju	9	1.6
		Cukup setuju	15	2.7
		Setuju	201	35.9
		SangatSetuju	328	58.6
		Total	560	100
	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
9	Alat atau media yang digunakan untuk penyampaian materi safety talk sudah efektif dan mudah diterima	Sangat tidak setuju	66	11.8
		Tidak setuju	133	23.8
		Cukup setuju	51	9.1
		Setuju	162	28.9
		Sangat Setuju	148	26.4
		Total	560	100
	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
10	Para sopir jadi paham akan pentingnya keselamatan diri dengan adanya materi safety talk	Sangat tidak setuju	18	3.2
		Tidak setuju	16	2.9
		Cukup setuju	6	1.1
		Setuju	335	59.8

		Sangat Setuju	185	33
		Total	560	100

Sumber Data :Data Primer Tahun 2021

Berdasarkan pada tabel 4.3 menunjukkan bahwa pencapaian tujuan penerapan safety talk Berdasarkan uraian 10 indikator yaitu materi K2L dianggap cukup sebanyak 30 menit oleh supir tronton dengan 189 responden atau 33.8% yang setuju, 354 responden atau 63.2% merasa cukup waktu 30 menit untuk menjelaskan tentang materi safety talk, sedangkan 17 responden atau 3% beranggapan jika waktu 30 menit yang digunakan untuk menjelaskan materi safety talk.

2. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Integrasi

Tabel 4.4
Distribusi Frekuensi Berdasarkan Integrasi
Di PT. Pelindo IV Petikemas Makassar

1	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
	Saya mampu menggunakan alat safety talk	Tidak setuju	7	1.3
		Cukup setuju	12	2.1
		Setuju	273	48.8
		Sangat Setuju	268	47.9
		Total	560	100
2	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
	Saya dapat menjelaskan kepada teman-teman fungsi dari setiap alat safety talk	Sangat tidak setuju	75	13.4
		Tidak setuju	186	33.2
		Cukup setuju	9	1.6
		Setuju	238	42.5
		Sangat Setuju	52	9.3
		Total	560	100

Sumber Data: Data Primer Tahun 2021

Berdasarkan tabel 4.4 menunjukkan bahwa menggunakan alat safety talk berdasarkan integrasi berdasarkan uraian indikator merasa sangat setuju menggunakan safety talk 273 (48,8%) responden dan yang tidak setuju menggunakan alat safety talk 7 responden (7,1%). Indikator ke 2 yang dapat menjelaskan kepada teman-teman fungsi dari setiap alat safety talk 238 (42,2) responden setuju dan 9 (1,2%) responden cukup setuju.

3. Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Adaptasi

Tabel 4.5
Distribusi Frekuensi Berdasarkan Adaptasi
Di PT. Pelindo IV Petikemas Makassar

1	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
	Fasilitas atau tempatdiadakannya safety talk memadai	Sangat tidak setuju	6	1.1
		Tidak setuju	18	3.2
		Cukupsetuju	72	12.9
		Setuju	359	64.1
		SangatSetuju	105	18.8
		Total	560	100
2	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
	Jumlah peserta yang banyak/sedikit mempengaruhi efektifitas penyampaian materi K3L	Sangat tidak setuju	11	2
		Tidak setuju	33	5.9
		Cukupsetuju	45	8
		Setuju	261	46.6
		SangatSetuju	210	37.5
		Total	560	100
3	Indikator	Kategori	Frekuensi (n)	Presentase (%)
	Kualitas materi safety talk sudah memadai	Sangat tidak setuju	31	5.5
		Tidak setuju	49	8.8
		Cukupsetuju	109	19.5

		Setuju	310	55.4
		SangatSetuju	61	10.9
		Total	560	100

Sumber Data: Data Primer Tahun 2021

Berdasarkan tabel 4.5 Pelaksanaan sfety talk dengan pemberian aba-aba kepada supir ketika mengoperasikan truk tronton di jalan raya di dukung dengan fasilitas yang memadai, seperti ketersediaan fasilitas tambahan sangat membantu supir memarkir truk dirasakan oleh 464 responden sedangkan 24 supir merasa tidak berpengaruh, Selanjutnya dalam pemberian aba-aba kepada supir truk tronton dinilai akan terganggu jika terdapat banyak orang disekitar lingkungan ditanggapi sebanyak 471 responden dan 44 responden merasa tidak adamasalah.

D. Pembahasan

1. Gambaran Efektivitas Safety Talk Terhadap Frekuensi Di PT. Pelindo

IV Terminal Petikemas Makassar.

Berdasarkan uraian 10 indikator waktu yang digunakan dalam menjelaskan materi K2L dianggap cukup sebanyak 30 menit oleh supir tronton dengan 189 responden atau 33.8% yang setuju . Hasil ini dikarenakan 189 supir truk tronton tersebut sudah bekerja selama lebih dari 15 tahun. Sedangkan 354 responden atau 63.2% merasa cukup waktu30 menit untuk menjelaskan tentang materi safety talk karena pengalaman kerja yang masih dibawah 15 tahun membuat supir terkadang masih butuh waktu. Sedangkan 17 responden atau 3% beranggapan jika waktu 30 menit yang digunakan untuk menjelaskan materi safety talk dinilai kurang Karena merupakan supir baru yang bekerja sebagai supir truk tronton paling lama 5 tahun.

Pemandu yang membawakan materi safety talk merupakan orang yang telah memiliki pengalaman di bidang keselamatan kerja dan tentunya merupakan

ahli dibidangnya. Adapun tanggapan responden terkait penyampaian materi safety talk dianggap baik sebanyak 130 responden atau 23.2% dan sebanyak 414 responden atau 73.9% beranggapan cukup baik penyampaian materinya. Sedangkan sebanyak 16 responden atau 2.9% menanggapi jika penyampaian materi dirasakan kurang dipahami, sehingga harus mengulang beberapa kali penjelasan terkait safety talk.

Selain penyampaian materi safety talk yang baik oleh pemandu keselamatan kerja, penyampaian praktik juga harus didukung oleh penggunaan media untuk praktik secara langsung tentang penggunaan alat safety talk. Adapun tanggapan responden sebanyak 103 responden atau 18.4% menanggapi bahwa alat praktik safety talk efektif digunakan karena sama dengan aslinya dan mudah diterima. Sedangkan sebanyak 451 responden atau 80.5% beranggapan media yang digunakan untuk menyampaikan dinilai sudah cukup efektif membantu supir memahami materi safety talk. Adapun sebanyak 6 responden atau 1.1% beranggapan jika media yang digunakan masih sulit dipahami.

Pemahaman materi tentang keselamatan kerja yang salah satunya adalah safety talk, merupakan hal gampang-gampang susah dirasakan para supir. Hal ini dikarenakan penggunaan safety talk tidak seperti alat keselamatan lainnya. Materi safety talk lebih banyak pada pemberian pemahaman symbol seperti penggunaan bendera menandakan apa, simbol-simbol lainnya juga memberikan perintah yang berbeda. Sehingga terdapat 261 responden atau 46.6% merasa jika dengan mengikuti safety talk maka dapat memahami materi yang diberikan setiap pagi sebelum beroperasi. Sedangkan terdapat 108 responden atau 19.3% yang beranggapan jika mengikuti safety talk sudah cukup membantu memahami materi keselamatan kerja yang diberikan. Adapun responden sebanyak 18 responden dan 73 responden yang merasa kurang dan tidak begitu memahami materi meskipun sudah mengikuti safety talk. Hal ini dikarenakan kebiasaan supir truk tronton yang senantiasa mendengarkan aba-aba dari rekan supir yang bertugas. Bersama

saat beroperasi, sehingga terkadang lupa dengan maksud dari aba-aba pemandu bendera.

Tujuan dari pemberian materi safety talk kepada supir truk tronton merupakan upaya pencegahan terjadinya kecelakaan kerja. Seperti yang umumnya diketahui bahwa truk tronton memiliki 4 sisi buta yang jika tidak memahami aba-aba safety talk maka dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja terhadap orang yang berada di sekitar truk. Adapun tanggapan 243 responden atau 43.4% mengungkapkan jika memahami safety talk dapat mencegah terjadinya kecelakaan ditempat kerja. Sedangkan 10 responden mengungkapkan jika safety talk tidak begitu membantu, karena setiap beroperasi supir selalu berpasangan, sehingga tanpa melihat aba-aba bendera rekan supir sudah mengarahkan supir yang menjalankan truk.

Totalitas supir untuk memahami safety talk merupakan komitmen yang penting untuk dimiliki. Truk tronton yang beroperasi di jalan raya dengan kapasitas muatan besar dan body truk yang terbilang raksasa akan sangat sensitive menyebabkan terjadinya kecelakaan terhadap pengemudi lainnya disekitar truk. Sehingga adanya komitmen yang di setuju sebanyak 432 responden akan membantu mencegah terjadinya kecelakaan. Pemberian materi terkait safety talk bertujuan untuk membantu supir truk tronton beroperasi di jalan tanpa menyebabkan kecelakaan. Adapun manfaat pemberian materi safety talk ini ditanggapi oleh 194 responden merasa terbantu sedangkan 171 responden merasa tidak begitu membantu. Hal ini dikarenakan bahwa menjadi supir truk tronton hanya berbeda pada besaran mobil yang dimuat saja.

Selain pemberian materi safety talk, pemandu juga memberikan langsung cara menerapkan safety talk. Hal ini ditanggapi oleh 310 responden merasa jika cara menerapkan safety talk langsung dengan praktek sangat efektif. Sedangkan 199 responden menilai kurang efektif karena hanya pada penggunaan alat saja, masih dirasakan kurang jelas pemberian materi dengan penggunaan media terkait penerapan safety talk yang diberikan kepada supir truk tronton dirasakan supir

membantu dalam memahami pentingnya safety talk untuk keselamatan diri dan orang lain Ketika beroperasi di jalan. Hal ini ditanggapi sekitar 520 responden setuju akan hal tersebut dan hanya 40 responden yang merasa tidak begitu membantu.

Penerapan safety talk sangat berperan penting bagi keberlangsungan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di lingkungan perusahaan terutama kontraktor. Apabila safety talk dilaksanakan dengan penuh komitmen, maka kemungkinan besar yang namanya kecelakaan kerja bias menghilang sedikit demi sedikit dari lingkungan kerja. Alasannya karena didalam safety talk tersebut mengandung rangkaian kata penuh makna yang isinya mengingatkan tentang bagaimana kita bekerja dengan aman, selamat dan dapat bekerja sesuai dengan prosedur kerja yang ada.

Safety talk yang sudah dilakukan dengan penuh komitmen, maka dari itu berarti perusahaan tersebut sudah benar-benar ingin berjuang menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Yang bertanggung jawab dalam penyampaian safety talk sebenarnya adalah supervisor/pengawas lapangan. Lalu pengawas lapangan harus mengusahakan sebelum menyampaikan safety talk menyiapkan materi yang ingin disampaikan agar saat pelaksanaan lapangan tidak terbata-bata dalam penyampaian.

Safety talk ini harus dihadiri oleh para pekerja yang pada hari itu ingin melaksanakan pekerjaan, dan isi yang disampaikan adalah langkah kerja, prosedur kerja, bagaimana kita bekerja dengan aman dan yang lainnya, yang pastinya

terkait dengan topic keselamatan dan kesehatan kerja. Safety talk sangat perlu dilakukan karena untuk memproses tingkat kesadaran pekerja mengenai ilmu keselamatan dan kesehatan kerja (K3) agar dapat diterapkan dengan baik. Saat menyampaikan safety talk alangkah baiknya menyampaikan dengan komunikasi dua arah seperti membuat sesi tanya jawab dan pertanyaan pertanyaan kecil kepada anggota yang datang agar pekerja ikut akrab dengan apa yang sedang kita sampaikan.

Perilaku pekerja tidak akan terbentuk begitusaja, perilaku merupakan suatu hal yang sangat kompleks. Menurut teori Bloom dalam Notoatmodjo (2010), perilaku dibagi menjadi beberapa kategori yang terdiri dari kognitif, afektif, dan psikomotor atau dalam bentuk yang lebih operasional dapat diukur dengan knowledge (pengetahuan), attitude (sikap) dan practice (tindakan), dimana tiga hal tersebut mempengaruhi kepatuhan pekerja saat bekerja. Salah satu pengaruh dalam perilaku adalah pengetahuan yang merupakan domain penting untuk terbentuknya tindakan seseorang.

Safety talk termasuk dalam komunikasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) antara manusia dengan manusia secara langsung, safety talk juga termasuk dalam jenis komunikasi kelompok dan banyak dilakukan melalui kontak individu yang bias membentuk perilaku seseorang (Ramli,2013). Adanya komunikasi tersebut bertujuan agar pekerja mendapatkan pengetahuan yang lebih banyak serta dapat meningkatkan kesadaran untuk menerapkan perilaku unsafeact menjadi

safeact. Menurut Nasrullah (2014) penelitiannya mengemukakan bahwa pekerja yang mendapatkan safety talk yang baik akan memiliki pengetahuan dan attitude safebehavior yang lebih baik. Meskipun safety talk terbukti dapat mempengaruhi pengetahuan dan perilaku aman pekerja, pada kenyataannya masih saja dijumpai unsafeact pada pekerja. Tindakan tidak aman pekerja diantaranya adalah kurang patuhnya pekerja terhadap pemakaian Alat Pelindung Diri (APD) pada saat bekerja.

B. Gambaran Efektivitas Safety Talk Terhadap Integrasi Di PT. Pelindo IV Terminal Petikemas Makassar.

Proses penyesuaian pada pekerja terkait dengan informasi yang didapatkan lewat safety talk dirasakan sangat membantu dimana supir mampu menggunakan alat safety talk dirasakan sebanyak 541 responden. Sedangkan 19 responden merasa cukup membantu adanya pemberian materi safety talk yang selalu berulang membuat supir truk paham dan dapat berbagi pengetahuan dengan rekan seprofesi dengan memberikan penjelasan tentang fungsi-fungsi setiap alat safety talk dilakukan oleh 290 responden dan 270 responden merasa cukup dan kurang dapat menjelaskan kepada rekan seprofesi meskipun sering mengikuti pemberian materi safety talk.

Ketidakmaksimalan penerapan safety talk juga diperoleh peneliti Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan safety talk yang dilakukan pada Proyek Perpanjangan Landasan Pesawat Bandara Sultan Syarif Kasim II PT. Waskita Karya Pekanbaru dimana penerapan safety talk masih belum maksimal dan harus

ditingkatkan untuk penerapannya dikarenakan masih ada safety yang tidak wajib dilakukan dalam pelaksanaan proyek yaitu Safety Afternoon. Pada Proyek Perpanjangan Landasan Pesawat Bandara Sultan Syarif Kasim II PT. Waskita Karya Pekanbaru mengalami dua kecelakaan kerja pada proyek yang terjadi selama tahun 2014-2015. Penerapan safety talk sebaiknya dilakukan secara menyeluruh dan wajib dilaksanakan ke4 safety tersebut karena dengan adanya safety talk kejadian kecelakaan kerja dapat dicegah.

Pentingnya kesadaran supir truk tronton dalam mengoperasikan truk sangat penting. Dimana pengoperasian truk yang disadari dengan kesadaran lingkungan kerja akan mengurangi terjadinya potensi kecelakaan. Hal ini juga diungkapkan oleh penelitian yang dilakukan Reza Hafez bahwa Hasil penelitian menunjukkan, perencanaan komunikasi program safety morning talk dijalankan secara konsisten untuk meningkatkan kesadaran karyawan atas K3 dan menjadikan kebijakan K3 sebagai kerangka acuan dalam penetapan tujuan dan sasaran perusahaan. Program dilaksanakan minimal 3 kali seminggu selama 15 menit. Pelaksanaan program komunikasi dilaksanakan melalui briefing singkat sebelum memulai pekerjaan, komunikasi 2 arah antara personel K3 atau supervisor/foreman dengan para pekerja sehingga terjadi dialog yang saling membangun, dan memaparkan referensi dan informasi singkat tentang K3, tindakan apa yang harus dilakukan, serta pelajaran apa yang dapat diperoleh dari kejadian K3 yang telah berlangsung. Evaluasi komunikasi dijalankan melalui pengisian ceklis sehingga diketahui

program apa saja yang belum dijalankan. Kedepannya, penerapan komunikasi safety morning talk diharapkan dapat meminimalkan risiko kecelakaan kerja.

C. Gambaran Efektivitas Safety Talk Terhadap Adaptasi Di PT. Pelindo IV Petikemas Makassar

Pelaksanaan sfety talk dengan pemberian aba-aba kepada supir ketika mengoperasikan truk tronton dijalan raya di dukung dengan fasilitas yang memadai, seperti ketersediaan fasilitas tambahan sangat membantu supir memarkir truk dirasakan oleh 464 responden sedangkan 24 supir merasa tidak berpengaruh meskipun ada fasilitas yang memadai karena pada akhirnya yang menjadi pusat aba-aba truk tronton dioperasikan adalah alat yang berada di tangan pemandu.

Selanjutnya dalam pemberian aba-aba kepada supir truk tronton dinilai akan terganggu jika terdapat banyak orang di sekitar lingkungan ditanggapi sebanyak 471 responden dan 44 responden merasa tidak ada masalah, mesikpun banyak orang yang berada di lokasi jika fokus pada aba-aba saja maka pengoperasian truk akan berjalan lancar. Terkait pemberian aba-aba dengan menggunakan peralatan safety talk ditanggapi responden sudah memadai sebanyak 480 rsponden dan 80 responden lainnya beranggapan biasa saja.

Selanjutnya untuk menggambarkan efektivitas penerapan safety talk pada supir truk tronton maka dilakukan kalkulasi skor pencapaian hasil yang berdasar sebagai berikut:

- a. 0-59% dilakukan tindakan hukum.
- b. 60-84% diberikan reword Bendera Perak & Sertifikat.
- c. 85-100% diberikan reword Bendera Emas & Sertifikat.

Kriteria	PencapaianTujuan	Integrasi	Adaptasi
Sangat Setuju	1791	320	376
Setuju	1526	511	930
Cukup setuju	1228	21	226
Tidak setuju	96	268	100
Sangat tidak setuju	200	75	48
Jumlah total	4841	1195	1680
Persentasi Rata-rata	172.8	42.6	93.8

Sumber Data: Data Primer Tahun 2021

Berdasarkan pada keterlaksanaan penerapan safety talk yang didasarkan pada 3 indikator pencapaian tujuan, integrasi dan adaptasi maka diperoleh bahwa:

Skor pencapaian tujuan : 172.8% (reword Bendera Emas & Sertifikat)

Skor integrasi : 42.6% (dilakukan tindakan hukum)

Skor adaptasi :93.8%(reword Benderaperak&Sertifikat)

Untuk skor pencapaian tujuan efektif terlaksana dengan persentase 172.8% dan berada pada kategori sangat baik. Hal ini dikarenakan adanya pemberian materi kepada setiap supir setiap hari sebelum mengoperasikan truk tronton. Pemberian materi tiap hari bertujuan agar supir truk tronton senantiasa selalu mengingat dan memahami pentingnya mengikuti aba-aba dari intruktur safety talk.

Pencapaian tujuan safety talk sebesar 172.8% berarti bahwa Supir mobil jalur lintas dalam TPM sesuai jadwal operasional Karena mendapat informasi terkait safety talk pada pekeja sebelum beraktifitas di TPM. Demikian pula dengan untuk adaptasi safety talk efektif terlaksana dengan persentase 93.8% dan berada pada kategori baik.

Sedangkan untuk integrasi kurang efektif dengan persentase 42.6% dan berada pada kategori kurang. Hal ini dikarenakan adanya anggapan supir truk tronton yang lebih mendengarkan komanderekan kerja Ketika beroperasi dibandingkan melihat aba-aba bendera safety talk. Integrasi safety talk sebesar 42.6% berarti bahwa pekerja tidak mengikuti arahan dalam safety talk.

Adapun hasil penelitian yang menunjukkan bahwa penerapan safety talk pada supir truk tronton di Terminal Petikemas di Kota Makassar dinilai efektif pada dua aspek yakni pencapaian tujuan dan adaptasi safety talk. Sedangkan pada aspek integrasi penerapan safety talk kurang efektif. Hal ini juga diungkapkan pada peneltian Fajar (2018) yang mengungkapkan bahwa penilaian progam safety talk yang diberikan perusahaan termasuk kategori efektif (85,1%). Kepatuhan penggunaan APD termasuk kategori positif (56,7%) dan tingkat pengetahuan tentang APD dengan kategori baik (89,6%). Uji statistic menggunakan pearson chisquare dan menunjukan hasil terdapat hubungan antara safety talk dengan kepatuhan ($p=0,001$) dan terdapat hubungan antara safety talk dengan pengetahuan tentang APD ($p=0,000$). Kesimpulan dari penelitian ini adalah Terdapat hubungan antarasa safety talk dengan kepatuhan penggunaan APD dan

terdapat hubungan antara safety talk dengan tingkat pengetahuan tentang APD. Saran yang dapat diberikan adalah perusahaan diharapkan dapat terus meningkatkan kepatuhan dan pengetahuan tentang APD pekerja dengan cara pemberian safety talk yang lebih efektif.

Tidak jauh berbeda hasil penelitian yang diungkapkan Eka Lestari Mahyuni (2018) bahwa Penerapan metode check dapat dilakukan dengan baik, namun petani masih merasa belum memahami dengan jelas gejala yang dirasakan. Variabel yang berpengaruh penerapan check adalah tingkat pengetahuan ($p\text{-value}=0,032$; $OR=2,11$). Berdasarkan hasil penelitian, metode safety talk dan check dapat berjalan sebagaimana mestinya dengan didukung adanya informasi-informasi yang terkait secara terus menerus dan dukungan dari instansi pemerintahan. Direkomendasikan metode safety talk dan check dapat dijadikan satu kebijakan kesehatan dan disosialisasikan secara komprehensif.

Berdasarkan pada kedua peneliti terdahulu mengungkapkan jika penerapan safety talk belum efektif karena pengaruh kepatuhan pekerja. Hal ini juga terjadi pada penerapan safety talk pada supir truk tronton yang dimana pada aspek integrasi menunjukkan terjadi tanggapan supir bahwa pada proses memperhatikan aba-aba tidak begitu penting. Supir truk tronton lebih memilih mendengarkan intruksi rekan kerja ketimbang melihat aba-aba bendera. Meskipun demikian namun tidak semua supir truk melakukan hal yang demikian. Ini terbukti dari

pencapaian tujuan dan adaptasi pada penerapan safety talk menunjukkan keefektifan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang efektivitas penerapan safety talk pada supir truk tronton Petikemas, maka dipeoleh:

1. Efektivitas Safety Talk Terhadap Frekuensi Di PT. Pelindo IV Terminal Petikemas Makassar, efektif terlaksana dengan persentase 172.8% dan berada pada kategori sangat baik. Hal ini dikarenakan adanya pemberian materi kepada setiap supir setiap hari sebelum mengoperasikan truk tronton. Pemberian materi tiap hari bertujuan agar supir truk tronton senantiasa selalu mengingat dan memahami pentingnya mengikuti aba-aba dari instruktur safety talk. Pencapaian tujuan safety talk sebesar 172.8%.

2. Efektivitas Safety Talk Terhadap Integrasi Di PT. Pelindo IV Terminal Petikemas Makassar, Integrasi kurang efektif dengan persentase 42.6% dan berada pada kategori kurang. Integrasi safety talk sebesar 42.6% berarti bahwa pekerja tidak mengikuti arahan dalam safety talk.

3. Efektivitas Safety Talk Terhadap Adaptasi Di PT. Pelindo IV Petikemas Makassar. Dari ketersediaan fasilitas yang ada sangat membantu supir memarkir truk dirasakan oleh 464 responden sedangkan 24 supir merasa tidak berpengaruh. Untuk adaptasi safety talk efektif terlaksana dengan persentase 93.8% dan berada pada kategori baik.

B. Saran

1. Baiknya dengan tepat waktu agar semua supir truk tronton selalu mengingat kembali dengan apa yang diarahkan dan selalu menerapkan safety talk.
2. Dalam integrasi sebaiknya dilakukan setiap saat agar pencapaian tujuan dapat efektif dalam penerapan safety talk, sosialisasi dan pengarahan melalui safety meeting (safety introduction, safety morning talk, tool box meeting) atau pertemuan-pertemuan di lapangan yang diikuti oleh semua pihak mulai dari pekerja, mandor dan sub-kontraktor, agar pekerja memiliki budaya kerja yang aman, disiplin, dan lebih memperhatikan keselamatan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggia, Nur.2014. Efektivitas Komunikasi Safety Talk Sebagai Pemenuhan Informasi K3 Bagi Karyawan PT.Multikon.
- Ahira, Anne. Artikel Keselamatan Kerja, Prosedur Keselamatan Kerja Kontruksi. Situs : www.anneahira.com.
- Bennet N.B. Silalahi dan Rumondang Silalahi, 1995. Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.Jakarta : PT Binaman Pressindo.
- Delfianda, 2015. Survey faktor tindakan tidak aman pekerja konstruksi PT.Waskita Karya Proyek World Class Unversity Di UI Depok Tahun 2015.
- Eka Lestari Mahyuni dan Ida Yustina. 2018. Penerapan Safety Talk di Proyek Perpanjangan Landasan Pesawat Bandara Sultan Syarif Kasim II. Vol. 3, No. 2, September 2018 pp. 24.-29. Universitas Sumatera Utara.
- Fajar Gumelar dan Denny Ardyanto. 2018. Hubungan Kepatuhan Dan Pengetahuan Tentang Apd Dengan Safety Talk Di Unit Maintenance Perusahaan Semen. JPH Recode Maret 2018 1 (2) : 155-165. Universitas Airlangga
- Januar, Anhar.b 2013. Pengaruh Kebijakan Dan Kesehatan Kerja(K3)Terhadap Kinerja karyawan Proyek Konstruksi Pada PT. Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk Di Makasar
- Jati,bIbrahim. 2015. Pelaksanaan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Karyawan PT. Biratex Semarang.
- Khoizin, 2014. HSE is an Invesment. Situs : <http://khoizinhseua.blogspot.com/2012/01/perancah-scaffold-sering-kitamelihat.html>.
- Mawar,Meydiana.2014. Penerapan Aspek Keselamatan Dan Kesehatan Kerja di Terminal BBM Medan Group PT. Pertamina Region 1 Sumbagut Labuhan Deli – Belawan.
- Notoadmodjo, Soekidjo, 1996. Ilmu Perilaku Kesehatan (edisi pertama), Rineka Cipta, Jakarta.
- Reza Hafez. Program Safety Morning Talk Sebagai Fungsi Komunikasi PT Utama Karya dalam Meningkatkan Kesadaran Karyawan Terhadap Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Jurnal KESMAS, Volume 9. Semarang

- Saodah,Siti. 2014 Penerapan Program Behavior Based Safety (BBS) Dan Kecelakaan Kerja Di PT. Inalum Kuala Tanjung.
- Suma'mur, PK, 2014. Higene Perusahaan dan Kesehatan Kerja. Gunung Agung, Jakarta
- Sugyono, 2015, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung : CV. Alfabeta.
- Suharmanti, Anindiya. Gambaran Pelaksanaan Promosi Keselamatan Kerja Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Di PT, Pupuk Kujang Cikampek.
- Susanto,Hadi.2015. Analisi Faktor – faktor Penyebab Kecelakaan Kerja Pada Pembangunan Gedung Perkantoran Dan Perkuliahan Tahap III Universitas Wijaya Kesuma Surabaya.
- Theodora, riska.2014.Hubungan Promosi Keselamatan Kerja dengan Prilaku Aman(Safety Behavior) Pada Karyawan bagian Produksi Pengolahan Minyak Sawit Di PTPN V Kebon Dolok Ilir.
- Wieke Yuni Christina, dkk. 2015. Pengaruh Budaya Keselamatan dan kesehatan Kerja terhadap kinerja Proyek Konstruksi.

L
A
M
P
I
R
A
N

KUESIONER

IDENTITAS

(Mohon diisi untuk keperluan analisis data*)

Jenis Kelamin :

Departemen :

Pendidikan Formal Terakhir :

Posisi :

Divisi / Cabang :

Keterangan: SS = Sangat Setuju

S = Setuju,

RR = Ragu-Ragu,

TS = Tidak Setuju

STS = Sangat Tidak Setuju

A. Pencapaian Tujuan

1. Kurun Waktu

No	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	RR	TS	STS
1	Waktu yang disediakan selama 30 menit cukup untuk menyampaikan materi – materi K3					
2	Pemateri safety talk mampu menyampaikan materi – materi K3 dengan baik.					
3	Alat atau media yang digunakan untuk penyampaian materi safety talk sudah efektif dan mudah diterima					

2. Sasaran

No	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	RR	TS	STS
1	Setelah mengikuti safety talk, saya memahami materi yang disampaikan.					
2	Setelah mengikuti safety talk, saya memahami prinsip untuk mencegah terjadinya kecelakaan dalam bekerja					
3	Setelah mengikuti safety talk, saya berkomitmen untuk bersama-sama mencegah terjadinya kecelakaan kerja					
4	Materi yang disampaikan di safety talk sangat berguna dan bermanfaat baik untuk aktifitas/ pekerjaan					

3. Tujuan Khusus

No	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	RR	TS	STS
1	Adanya penyampaian materi Safety talk, saya dapat memahami penggunaan alat safety talk dengan mudah					
2	Alat atau media yang digunakan untuk penyampaian materi safety talk sudah efektif dan mudah diterima					
3	Para sopir jadi paham akan pentingnya keselamatan diri dengan adanya materi safety					

	talk					
--	------	--	--	--	--	--

B. Integrasi

No	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	RR	TS	STS
1	Saya mampu menggunakan alat safety talk					
2	Saya dapat menjelaskan kepada teman-teman fungsi dari setiap safety talk					

C. Adaptasi

No	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	RR	TS	STS
1	Fasilitas atau tempat diadakannya safety talk memadai					
2	Jumlah peserta yang banyak / sedikit mempengaruhi efektivitas penyampaian materi K3.					
3	Kualitas materi safety talk sudah memadai					

DOKUMENTASI









KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR
FAKULTAS KEDOKTERAN DAN ILMU KESEHATAN

Kampus I: Jalan Sultan Alauddin No. 63 Makassar
Kampus II: Jalan H.M. Yasin Limpo No. 36 Telp. (0411)841879 Fax.0411-8221400 Gowa
Email: www.fkik.uin-alauddin.ac.id

Nomor : B- 3415 /Un.06.1-FKIK/PP.00.9/12/2020 Gowa, 31 Desember 2020
Lamp : -
Hal : Permohonan izin penelitian

Yth.
Pimpinan Terminal Petikemas
PT. Pelindo IV Makassar
di-

Tempat

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatu

Dalam rangka penyelesaian Skripsi mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar, maka bersama ini kami memohon kesediaan Bapak, Ibu, saudara (i) memberikan rekomendasi untuk melakukan penelitian melalui kepada mahasiswa yang tersebut di bawah ini:

Nama : Wiwin Yulianti
NIM : 70200115020
Program Studi : Kesehatan Masyarakat
Judul Penelitian : Bagaimana Gambaran Efektivitas Penerapan Safety Talk Terhadap Supir Truk Tronton di Terminal Petikemas PT. Pelindo IV Makassar.
Dosen Pembimbing : 1.Hasbi Ibrahim, SKM., M.Kes.
2.Syamsul Alam, SKM., M.Kes.

Demikian penyampaian kami, atas kesediaan dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Wassalam

a.n. Dekan,
Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar
Dekan Bidang Akademik

Hanny Nasuty Handayani

Tembusan:
- Dekan FKIK (sebagai laporan)

KOMITE ETIK PENELITIAN KESEHATAN
HEALTH RESEARCH ETHICS COMMITTEE
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR

KETERANGAN LAYAK ETIK
DESCRIPTION OF ETHICAL EXEMPTION
"ETHICAL EXEMPTION"

No.B.060/KEPK/FKIK/II/2021

Protokol penelitian yang diusulkan oleh :
The research protocol proposed by

Peneliti utama : wiwin Yulianti
Principal In Investigator

Nama Institusi : Universitas Islam Negeri Alauddin
Makassar
Name of the Institution

Dengan judul:
Title

**"Bagaimana Gambaran Penerapan Efektivitas Safety Talk Terhadap Supir Truk Tronton di
Terminal Petikemas PT.Pelindo IV Makassar"**

*"How To Describe The Application of effectiveness To Truck Drivers at The Container Terminal of
PT.Pelindo IV Makassar"*

Dinyatakan layak etik sesuai 7 (tujuh) Standar WHO 2011, yaitu 1) Nilai Sosial, 2) Nilai Ilmiah, 3) Pemerataan Beban dan Manfaat, 4) Risiko, 5) Bujukan/Eksploitasi, 6) Kerahasiaan dan Privacy, dan 7) Persetujuan Setelah Penjelasan, yang merujuk pada Pedoman CIOMS 2016. Hal ini seperti yang ditunjukkan oleh terpenuhinya indikator setiap standar.

Declared to be ethically appropriate in accordance to 7 (seven) WHO 2011 Standards, 1) Social Values, 2) Scientific Values, 3) Equitable Assessment and Benefits, 4) Risks, 5) Persuasion/Exploitation, 6) Confidentiality and Privacy, and 7) Informed Consent, referring to the 2016 CIOMS Guidelines. This is as indicated by the fulfillment of the indicators of each standard.

Pernyataan Laik Etik ini berlaku selama kurun waktu tanggal 09 Februari 2021 sampai dengan tanggal 09 Februari 2022.

This declaration of ethics applies during the period February 09, 2021 until February 09, 2022.

February 09, 2021
Professor and Chairperson,

 DR. Dr. Syatirah, Sp.A., M.Kes



SURAT KETERANGAN
Nomor 10/101.001/ 6/TPM 2021

Yang bertanda tangan di bawah ini :

1. NAMA : LIES PERDANI
2. JABATAN : MANAGER SDM DAN UMUM
3. ALAMAT : JL. NUSANTARA NO. 329 MAKASSAR.

Menyatakan bahwa :

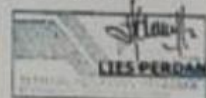
NO	NAMA	STAMBUK	PROG STUDI
1.	WWIN YULIANTI	70300115020	KESEHATAN MASYARAKAT

Benar telah melakukan Penelitian pada PT. Perizinan Indonesia IV (Penero)
Terminal Petukemas Makassar pada Divisi Transformasi dan Pengembangan
Bisnis, dengan pembimbing an. Sdr. Radeuddin.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 10 Februari 2021

An GENERAL MANAGER,
MANAGER SDM DAN UMUM



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama lengkap Wiwin Yulianti tempat tanggal lahir Bulukumba, 23 Juli 1997, merupakan anak Sulung dari enam bersaudara dari pasangan Bapak Baharuddin dan Ibu Syarida. Penulis mulai mengayam pendidikan pada tahun 2002 di TK Taruna Sejahtera, melanjutkan Sekolah Dasar di SDN 133 Hila-Hila hingga tahun 2009, kemudian penulis melanjutkan di MTsN 3 Bulukumba hingga tahun 2012 dan melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 4 Bulukumba hingga tahun 2015, setelah itu penulis melanjutkan pendidikan di Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar jurusan Kesehatan dan Keselamatan Kerja.